

Indice Articoli ANIASA

8 Maggio 2025

ANIASA

07/05/2025	ANSA.IT	ANIASA, IL NOLEGGIO VALE 15,8 MILIARDI BISOGNA RIVEDERE FISCALITÀ	Pag. 10
07/05/2025	ANSA.IT	MATTEO SALVINI SARÀ AD AUTOMOTIVE DEALER DAY 2025	Pag. 12
07/05/2025	ANSA.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA, NONOSTANTE FISCALITÀ E NORME PENALIZZANTI	Pag. 13
07/05/2025	ANSA.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030. DAZI USA: BRAND TEDESCHI I PIÙ A RISCHIO	Pag. 16
07/05/2025	AFFARITALIANI.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO IN CRESCITA IN ITALIA NONOSTANTE LE TASSE	Pag. 19
07/05/2025	ANSA.IT	ANIASA, BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI AI DAZI USA	Pag. 22
07/05/2025	ANSA.IT	BAIN, IN ITALIA RITORNO ALL'AUTO PRIVATA MA MEGLIO USATA	Pag. 23
08/05/2025	SOLE 24 ORE	NOLEGGIO AUTO: IMMATRICOLAZIONI IN CALO MA CRESCE LA FLOTTA, IL NODO È LA FISCALITÀ	Pag. 25
08/05/2025	SOLE 24 ORE	ANIASA E BAIN & COMPANY IL BUCO DA 15 MILIONI DI VEICOLI AL 2028	Pag. 26
08/05/2025	REPUBBLICA	MULTE PIÙ SOFT MA FINO AL 2030 L'AUTO SOFFRIRÀ	Pag. 27
07/05/2025	REPUBBLICA.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA: A MILANO 24ESIMO RAPPORTO ANIASA	Pag. 28
07/05/2025	SOLE24ORE.COM	NOLEGGIO TRA INCERTEZZE E FISCO: CRESCE LA FLOTTA MA CALANO LE IMMATRICOLAZIONI	Pag. 30
07/05/2025	TODAY.IT	L'ONOREVOLE MATTEO SALVINI PARTECIPA ALLA SESSIONE INAUGURALE DI AUTOMOTIVE DEALER DAY 2025: "LE ASSOCIAZIONI DELL'AUTOMOTIVE A CONFRONTO CON IL GOVERNO SUL FUTURO DELLA MOBILITÀ IN ITALIA"	Pag. 32
07/05/2025	LAUTOMOBILE.ACI.IT	RAPPORTO ANIASA: IL MERCATO SCENDE, IL NOLEGGIO SALE	Pag. 34
07/05/2025	ILMATTINO.IT	MERCATO AUTO EUROPEO GIÙ ALMENO FINO A 2030. BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI A GUERRA COMMERCIALE	Pag. 37
07/05/2025	ILMATTINO.IT	ANIASA, NEL 2024 GIRO AFFARI DEL NOLEGGIO IN ITALIA A 15,8 MLD. FLOTTA DI 1,4 MILIONI DI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE	Pag. 39
07/05/2025	ILMESSAGGERO.IT	MERCATO AUTO EUROPEO GIÙ ALMENO FINO A 2030. BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI A GUERRA COMMERCIALE	Pag. 41

07/05/2025	ILMESSAGGERO.IT	ANIASA, NEL 2024 GIRO AFFARI DEL NOLEGGIO IN ITALIA A 15,8 MLD. FLOTTA DI 1,4 MILIONI DI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE	Pag. 43
07/05/2025	MOTORIONLINE.COM	RAPPORTO ANIASA 2025: IL NOLEGGIO DEL FUTURO, MENTRE IL MERCATO STAGNA	Pag. 45
07/05/2025	MOTORIONLINE.COM	IL MINISTRO SALVINI INTERVERRÀ AD AUTOMOTIVE DEALER DAY 2025	Pag. 48
07/05/2025	QUATTRORUOTE.IT	MERCATO GLOBALE EUROPA GIÙ FINO AL 2030, MA ANCHE LA CINA RALLENTA	Pag. 50
07/05/2025	TODAY.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 52
07/05/2025	QUATTRORUOTE.IT	RAPPORTO ANIASA LA CORSA DEL NOLEGGIO: AUMENTANO IL GIRO D'AFFARI E LA FLOTTA	Pag. 54
07/05/2025	REPUBBLICA.IT	LA MOBILITÀ A NOLEGGIO È SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA E ARRIVA AL 28% DELLE NUOVE IMMATRICOLAZIONI	Pag. 57
07/05/2025	REPUBBLICA.IT	IL VERO PROBLEMA DELL'AUTO SONO I MERCATI CHE NON CRESCONO PIÙ: PAROLA DI ANIASA E BAIN&COMPANY	Pag. 59
07/05/2025	CORRIERE.IT	DAZI, LE ULTIME NOTIZIE IN DIRETTA LA FED LASCIA I TASSI INVARIATI. TRUMP : «NON TOLGO TARIFFE DEL 145% ALLA CINA»	Pag. 61
07/05/2025	LEGGO.IT	MERCATO AUTO EUROPEO GIÙ ALMENO FINO A 2030. BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI A GUERRA COMMERCIALE	Pag. 68
07/05/2025	LEGGO.IT	ANIASA, NEL 2024 GIRO AFFARI DEL NOLEGGIO IN ITALIA A 15,8 MLD. FLOTTA DI 1,4 MILIONI DI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE	Pag. 70
07/05/2025	LIBERO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 72
07/05/2025	REPUBBLICA.IT	NUOVO RECORD PER L'AUTONOLEGGIO A 15,8 MILIARDI DI EURO	Pag. 74
07/05/2025	MAGAZINE-ITALIA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 77
07/05/2025	MAGAZINE-ITALIA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 78
08/05/2025	MISSIONLINE.IT	CRESCITA DEL NOLEGGIO AUTO, IL RAPPORTO ANIASA 2025 SUL SETTORE	Pag. 79
07/05/2025	NOTIZIARIOFLEGREO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 84
07/05/2025	NOTIZIEDI.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 85
07/05/2025	ONDAZZURRA.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 86

07/05/2025	QUOTIDIANODIPUGLIA.IT	ANIASA, NEL 2024 GIRO AFFARI DEL NOLEGGIO IN ITALIA A 15,8 MLD. FLOTTA DI 1,4 MILIONI DI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE	Pag. 87
07/05/2025	QUOTIDIANODIPUGLIA.IT	MERCATO AUTO EUROPEO GIÙ ALMENO FINO A 2030. BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI A GUERRA COMMERCIALE	Pag. 89
07/05/2025	TIMEMAGAZINE.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA, NONOSTANTE FISCALITÀ E NORME PENALIZZANTI	Pag. 91
07/05/2025	FLEETMAGAZINE.COM	RAPPORTO ANIASA: NEL 2025 IMMATRICOLATA PIÙ DI UN'AUTO SU 3 A NOLEGGIO	Pag. 93
07/05/2025	ITALIANOLEGGIO.IT	AUTOMOTIVE, LO STUDIO: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030.	Pag. 96
07/05/2025	ITALIANOLEGGIO.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA, NONOSTANTE FISCALITÀ E NORME PENALIZZANTI	Pag. 99
07/05/2025	LAMESCOLANZA.COM	ANIASA, I BRAND TEDESCHI PIÙ COLPITI DAI DAZI USA	Pag. 102
07/05/2025	SKY.IT	AUTOMOTIVE, LO STUDIO: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 103
07/05/2025	TELEBORSA.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA: A MILANO 24ESIMO RAPPORTO ANIASA	Pag. 106
07/05/2025	TISCALI.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA: A MILANO 24ESIMO RAPPORTO ANIASA	Pag. 108
07/05/2025	TISCALI.IT	ANIASA, BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI AI DAZI USA	Pag. 110
07/05/2025	TISCALI.IT	BAIN, IN ITALIA RITORNO ALL'AUTO PRIVATA MA MEGLIO USATA	Pag. 111
07/05/2025	VENEZIA24.COM	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 113
07/05/2025	AUTOAZIENDALIMAGAZINE.IT	IL NOLEGGIO CRESCE, NONOSTANTE UNA FISCALITÀ PENALIZZANTE	Pag. 114
07/05/2025	AUTOAZIENDALIMAGAZINE.IT	L'AUTOMOTIVE EUROPEO? IN CRISI ALMENO FINO AL 2030	Pag. 117
07/05/2025	QUOTIDIANO.NET	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 120
07/05/2025	TISCALI.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 121
07/05/2025	VENEZIA24.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 123
07/05/2025	ACCADEORA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIÙ PENALIZZATI	Pag. 124
07/05/2025	CAMPANIAPRESS.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIÙ PENALIZZATI	Pag. 126

07/05/2025	CANALEUNO.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 128
07/05/2025	CITTADINAPOLI.COM	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 130
07/05/2025	CORRIEREDIPALERMO.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 132
07/05/2025	CRONACHEDELMEZZOGIORNO.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 134
07/05/2025	ILGIORNALEDITORINO.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 136
07/05/2025	NOTIZIARIOFLEGREO.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 138
07/05/2025	RADIOSTUDIO90ITALIA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 140
07/05/2025	CITTADI.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 142
07/05/2025	CORRIEREDELLASARDEGNA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 144
07/05/2025	CORRIEREDIANCONA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 146
07/05/2025	CORRIEREFLEGREO.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 148
07/05/2025	CRONACHEDELLACALABRIA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 150
07/05/2025	CRONACHEDIABRUZZO EMOLISE.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 152
07/05/2025	CRONACHEDIBARI.COM	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 154
07/05/2025	CRONACHEDIMILANO.COM	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 156
07/05/2025	CRONACHEDITRENTOE TRIESTE.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 158
07/05/2025	FORUMITALIA.INFO	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 160
07/05/2025	GAZZETTADIGENOVA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 162
07/05/2025	CORRIEREDIBOLOGNA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 164

07/05/2025	ILCORRIEREDIFIRENZE.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 166
07/05/2025	INVESTIMENTINEWS.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 168
07/05/2025	LACITTADIROMA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 170
07/05/2025	MAGAZINE-ITALIA.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 172
07/05/2025	ONDAZZURRA.COM	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 174
07/05/2025	PRIMOPIANO24.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 176
07/05/2025	VENEZIA24.COM	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIU PENALIZZATI	Pag. 178
07/05/2025	CRONACHEDITRENTOE TRIESTE.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 180
07/05/2025	ACCADEORA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 181
07/05/2025	CAMPANIAPRESS.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 182
07/05/2025	CITTADINAPOLI.COM	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 183
07/05/2025	CITTADINAPOLI.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 184
07/05/2025	CITTADI.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 185
07/05/2025	CITTADI.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 186
07/05/2025	CORRIEREDELLASARDEGNA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 187
07/05/2025	CORRIEREDELLASARDEGNA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 188
07/05/2025	CORRIEREDIANCONA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 189
07/05/2025	CORRIEREDIPALERMO.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 190
07/05/2025	CORRIEREDIPALERMO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 191
07/05/2025	CORRIEREFLEGREO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 192

07/05/2025	CRONACHEDELLACALABRIA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 194
07/05/2025	CRONACHEDELMEZZOGIORNO.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 195
07/05/2025	CRONACHEDELMEZZOGIORNO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 196
07/05/2025	CRONACHEDIABRUZZOEMOLISE.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 197
07/05/2025	CRONACHEDIABRUZZOEMOLISE.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 198
07/05/2025	CRONACHEDIBARI.COM	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 199
07/05/2025	CRONACHEDIBARI.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 200
07/05/2025	CRONACHEDIMILANO.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 201
07/05/2025	FORUMITALIA.INFO	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 202
07/05/2025	GAZZETTADIGENOVA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 203
07/05/2025	CORRIEREDIBOLOGNA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 204
07/05/2025	ILCORRIEREDIFIRENZE.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 205
07/05/2025	ILCORRIEREDIFIRENZE.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 206
07/05/2025	ILDENARO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 207
07/05/2025	ILDOLOMITI.IT	IL VIDEO. ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 209
07/05/2025	ILGIORNALEDITALIA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 211
07/05/2025	ILGIORNALEDITORINO.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 213
07/05/2025	ILGIORNALEDITORINO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 214
07/05/2025	INVESTIMENTINEWS.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 215
07/05/2025	LACITTADIROMA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 216

07/05/2025	LACITTADIROMA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 217
07/05/2025	QUOTIDIANO.NET	I BRAND TEDESCHI DELL'AUTO A RISCHIO DAZI USA: SFIDE TRA STAGNAZIONE E BARRIERE DOGANALI	Pag. 218
07/05/2025	QUOTIDIANO.NET	CRESCE IL MERCATO DELLE AUTO USATE IN ITALIA: PREFERITE LE IBRIDE ALLE ELETTRICHE	Pag. 219
07/05/2025	RADIONAPOLICENTRO.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 221
07/05/2025	RADIOSTUDIO90ITALIA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 222
07/05/2025	CORRIEREADRIATICO.IT	MERCATO AUTO EUROPEO GIÙ ALMENO FINO A 2030. BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI A GUERRA COMMERCIALE	Pag. 224
07/05/2025	CORRIEREADRIATICO.IT	ANIASA, NEL 2024 GIRO AFFARI DEL NOLEGGIO IN ITALIA A 15,8 MLD. FLOTTA DI 1,4 MILIONI DI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE	Pag. 226
07/05/2025	ILGAZZETTINO.IT	MERCATO AUTO EUROPEO GIÙ ALMENO FINO A 2030. BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI A GUERRA COMMERCIALE	Pag. 228
07/05/2025	ILGAZZETTINO.IT	ANIASA, NEL 2024 GIRO AFFARI DEL NOLEGGIO IN ITALIA A 15,8 MLD. FLOTTA DI 1,4 MILIONI DI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE	Pag. 230
07/05/2025	NOTIZIARIOFLEGREO.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 232
07/05/2025	NOTIZIEDI.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 233
07/05/2025	NOTIZIEDI.IT	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIÙ PENALIZZATI	Pag. 234
07/05/2025	ONDAZZURRA.COM	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 236
07/05/2025	PARTSWEB.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA, NONOSTANTE FISCALITÀ E NORME PENALIZZANTI	Pag. 237
07/05/2025	PNEUSNEWS.IT	AUTOMOTIVE, LO STUDIO: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 239
07/05/2025	PNEUSNEWS.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA, NONOSTANTE FISCALITÀ E NORME PENALIZZANTI	Pag. 242
07/05/2025	PRIMOPIANO24.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 245
07/05/2025	QDS.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 246
07/05/2025	LEASENEWS.IT	ANIASA: MERCATO EUROPEO IN CALO, TREND NEGATIVO FINO AL 2030	Pag. 248
07/05/2025	LESTRADEDELLINFORMAZIONE.IT	AUTO: MERCATO EUROPEO IN CALO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 252

07/05/2025	MISSIONLINE.IT	SETTORE AUTO IN PANNE: DAZI, ELETTRICO A RALLENTATORE E CORSA ALL'USATO	Pag. 254
07/05/2025	ACCADEORA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 257
07/05/2025	ADRIAECO.EU	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA, NONOSTANTE FISCALITÀ E NORME PENALIZZANTI	Pag. 258
07/05/2025	ADRIAECO.EU	AUTOMOTIVE, LO STUDIO: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 261
07/05/2025	TELEBORSA.IT	EVENTI E SCADENZE DEL 7 MAGGIO 2025	Pag. 264
07/05/2025	TISCALI.IT	EVENTI E SCADENZE DEL 7 MAGGIO 2025	Pag. 268
07/05/2025	LASTAMPA.IT	EVENTI E SCADENZE DEL 7 MAGGIO 2025	Pag. 272
07/05/2025	ASKANEWS.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 276
07/05/2025	ASKANEWS.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 278
07/05/2025	AUTODIGESTETCLASSI C.WORDPRESS.COM	PRESENTATO IL 24° RAPPORTO ANIASA SUL NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE E SUL CAR SHARING.	Pag. 281
07/05/2025	CAMPANIAPRESS.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 284
07/05/2025	CANALEUNO.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 285
07/05/2025	CARROZZERIA.IT	NOLEGGIO TRA ALTI E BASSI	Pag. 287
07/05/2025	CORRIEREDIANCONA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 290
07/05/2025	CORRIEREFLEGREO.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 291
07/05/2025	CRONACHEDELLACALABRIA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 293
07/05/2025	CRONACHEDIMILANO.COM	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 294
07/05/2025	CRONACHEDITRENTOE TRIESTE.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 295
07/05/2025	ECODALLECITTA.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO, SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA NONOSTANTE FISCALITÀ E NORME PENALIZZANTI	Pag. 296
07/05/2025	FLEETIME.IT	ANALISI MERCATO AUTOMOTIVE ANIASA B&C: DECLINO FINO AL 2030	Pag. 299
07/05/2025	FLEETIME.IT	NOLEGGIO AUTO ITALIA: CRESCITA A OSTACOLI E CAR SHARING IN CRISI	Pag. 303
07/05/2025	FORMULAPASSION.IT	VOLA IL NOLEGGIO MA LE NORMATIVE SONO PREISTORICHE	Pag. 306
07/05/2025	FORUMITALIA.INFO	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 309

07/05/2025	GAZZETTADIGENOVA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 310
07/05/2025	CORRIEREDIBOLOGNA.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 311
07/05/2025	ILTEMPO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 312
07/05/2025	INVESTIMENTINEWS.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 314
07/05/2025	IOCARROZZIERE.IT	TUTTO SUL 24° RAPPORTO ANIASA	Pag. 315
07/05/2025	ITACANOTIZIE.IT	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 318
07/05/2025	LASICILIA.IT	ANIASA, BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI AI DAZI USA	Pag. 319
07/05/2025	LASICILIA.IT	BAIN, IN ITALIA RITORNO ALL'AUTO PRIVATA MA MEGLIO USATA	Pag. 320
07/05/2025	BORSAITALIANA.IT	AUTO: ANIASA-BAIN, MERCATO EUROPEO GIU' ALMENO FINO A 2030, VOLUMI A RISCHIO CON DAZI	Pag. 321
07/05/2025	BORSAITALIANA.IT	AUTO: VIANO (ANIASA), IN EUROPA E' A BIVIO TRA NUOVE NORME E DAZI, SERVE RIPENSAMENTO	Pag. 323
07/05/2025	BORSAITALIANA.IT	MOBILITA': ANIASA, IN 2024 GIRO AFFARI NOLEGGIO VEICOLI 15,8 MLD, BENE I TRIM -2-	Pag. 324
07/05/2025	BORSAITALIANA.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA: A MILANO 24ESIMO RAPPORTO ANIASA	Pag. 326
07/05/2025	CARROZZERIAAUTORIZATA.COM	CSM360 PORTA AD AUTOPROMOTEC 2025 LA MOBILITÀ DIGITALE DEL FUTURO	Pag. 328
07/05/2025	LAMIAFINANZA.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA, NONOSTANTE FISCALITÀ E NORME PENALIZZANTI	Pag. 332
07/05/2025	LASTAMPA.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA: A MILANO 24ESIMO RAPPORTO ANIASA	Pag. 335
07/05/2025	SOLE 24 ORE RADIOCOR	MOBILITÀ: ANIASA, IN 2024 GIRO AFFARI NOLEGGIO VEICOLI 15,8 MLD, BENE 1° TRIM	Pag. 337
07/05/2025	SOLE 24 ORE RADIOCOR	MOBILITÀ: ANIASA, IN 2024 GIRO AFFARI NOLEGGIO VEICOLI 15,8 MLD, BENE 1° TRIM -2-	Pag. 338
07/05/2025	AGI	AUTO: ANIASA, IN ITALIA USATO BATTE NUOVO E CO2 RESTA ALTA	Pag. 339
07/05/2025	AGI	AUTO: ANIASA, EUROPA TRA NUOVE NORME E DAZI, SERVE RIPENSAMENTO	Pag. 340
07/05/2025	AGI	AUTO: ANIASA, BRAND TEDESCHI I PIÙ A IMPATTO DAZI	Pag. 341
07/05/2025	ASKANEWS	ANIASA: UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO D'AFFARI 15,8 MLD	Pag. 342

07/05/2025	ASKANEWS	AUTO: MERCATO UE IN CALO FINO AL 2030, BRAND TEDESCHI PIÙ PENALIZZATI	Pag. 343
07/05/2025	AUTOLINK NEWS	MERCATO AUTO UE, PREVISTO IL DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 344

Aniasa, il noleggio vale 15,8 miliardi bisogna rivedere fiscalità

24esimo Rapporto: flotta da 1,4 milioni, cresce green ed elettrico



Il settore del noleggio veicoli cresce e può contare oggi su una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro d'affari di 15,8 miliardi. Inoltre, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, 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 alcuni dei dati contenuti nella 24esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Su queste evidenze **ANIASA** chiede al Governo "una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità" e che "superi i dazi occulti che frenano sviluppo e investimenti".

Il primo trimestre dell'anno in corso ha confermato il trend di crescita del noleggio a lungo termine e quello altalenante del breve termine. Quest'ultimo 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. "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 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" spiega il presidente **Aniasa**, Alberto Viano. "Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa (1992), quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo, e da una serie di altre diversificate fonti normative. Oggi la flotta 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", ha concluso Viano.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Matteo Salvini sarà ad Automotive Dealer Day 2025

Ministro interverrà alla sessione inaugurale del 13/5 a Verona



Ci sarà anche Matteo Salvini all'Automotive Dealer Day, in programma il 13, 14 e 15 maggio a Verona. Il vicepresidente del consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, interverrà alla sessione inaugurale di Automotive Dealer Day - House of Mobility, intitolata 'Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia'. L'appuntamento è quello in programma per martedì 13 maggio alle ore 11,30 presso la Sala Blu dei padiglioni 11-12 di Veronafiere. Al tavolo di confronto parteciperanno i rappresentanti delle principali associazioni di categoria del settore automotive in Italia, per discutere di temi legati alla filiera dell'auto e della mobilità.

In particolare, al confronto parteciperanno ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital), Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

A moderare l'incontro saranno Tommaso Bortolomiol e Fabio Barbisan, rispettivamente Ceo e Chief Operating Officer di Quintegia. La sessione punterà a mettere in luce la necessità di adottare azioni concrete a supporto della crescita, della sostenibilità e della competitività dell'intero comparto, in linea con il tema guida della 23ª edizione di ADD, ovvero 'Decoding Revolution'.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia, nonostante fiscalità e norme penalizzanti

ANIASA al Governo: “I veicoli a noleggio hanno raggiunto in Italia una flotta di 1,4 milioni di unità. Gli operatori oggi necessitano di una normativa unica di settore che superi i ‘dazi occulti’ che frenano sviluppo e investimenti”.



Il settore del noleggio veicoli continua ad avanzare nel nostro Paese. Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, rappresenta oggi 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. Con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità.

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.

Breve termine tra luci e ombre

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.

Nuovo boom del noleggio a lungo termine

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 noleggiavano (+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.

Car sharing in difficoltà

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 2025 del noleggio veicoli

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.

“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 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 dichiarato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano

“Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa (1992), 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”, ha concluso Viano.

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030. Dazi USA: brand tedeschi i più a rischio

Nuova ricerca condotta da ANIASA e Bain & Company sul mercato automotive.



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 CO₂ 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.

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.

Dazi: la nuova geoeconomia dell'auto

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.

Italia: l'auto resta centrale, ma non si compra più

Nel nostro Paese, la consueta indagine ANIASA - Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma

in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento.

L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. 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%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 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. La sostituzione del Diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO₂, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli del 2015. A livello europeo, la diffusione delle BEV resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le ibride, segno di una transizione ancora fragile e guidata più dall'offerta che da una domanda realmente convinta.

“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.

Mobilità a noleggio in crescita in Italia nonostante le tasse

Nonostante norme datate e una fiscalità penalizzante, il noleggio cresce: flotta a 1,4 milioni di veicoli e boom dell'elettrico, ma il car sharing soffre.



In un'Italia che cambia il proprio rapporto con l'auto, il noleggio si ritaglia uno spazio sempre più rilevante nel panorama della mobilità.

Una trasformazione silenziosa, ma profonda, che attraversa tanto il settore privato quanto quello aziendale. I numeri parlano chiaro: nel 2024 quasi un'auto nuova su tre è stata immatricolata per il noleggio, con una quota importante destinata a modelli elettrici e ibridi plug-in. Un'evoluzione che racconta di nuove abitudini, di esigenze diverse e di un mercato che prova ad adattarsi, pur tra mille ostacoli normativi e fiscali.

A raccontare questo scenario in rapida evoluzione è il 24° Rapporto **ANIASA**, l'associazione che rappresenta, all'interno di Confindustria, le imprese del settore dei servizi di mobilità. Il quadro che ne emerge è fatto di luci e ombre, con dinamiche che differenziano nettamente il noleggio a breve da quello a lungo termine e un car sharing in evidente difficoltà.

Lungo termine, l'Italia scopre la mobilità senza possesso

È il noleggio a lungo termine il vero protagonista della rivoluzione in atto. Nel 2024 ha

toccato quasi 1,3 milioni di veicoli in flotta (+6% rispetto al 2023), superando i 12,5 miliardi di euro di fatturato. E tutto ciò è avvenuto in un anno in cui, paradossalmente, le immatricolazioni sono calate del 15%. Segno che si consolida il modello di business basato sulla durata dei contratti – l'80% oltre i 36 mesi – e su un'offerta capace di intercettare nuove fasce di pubblico, inclusi privati e partite IVA.

Il dato forse più interessante è proprio questo: sempre più cittadini scelgono il lungo termine non solo per motivi economici, ma anche per praticità, flessibilità e per accedere a veicoli moderni e meno inquinanti senza dover affrontare l'acquisto diretto. A fine anno erano oltre 268.000 i soggetti attivi nel settore: 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e ben 170.000 privati.

Un trend confermato anche nel primo trimestre del 2025: le immatricolazioni del lungo termine sono cresciute dell'11,5%, a fronte di un giro d'affari in aumento del 10% e una flotta salita del 4,7%.

Breve termine tra concorrenza e costi in aumento

Diverso, e più sfumato, il quadro del rent-a-car. Nel 2024 il giro d'affari ha superato gli 1,5 miliardi di euro (+5%), con 4,7 milioni di noleggi effettuati e 38 milioni di giornate di utilizzo. La flotta è cresciuta leggermente, toccando le 140.000 unità (+2,3%). Ma il settore sta vivendo una fase di transizione complicata, compressa tra l'aumento dei costi di gestione – tra danni, furti e canoni aeroportuali – e una concorrenza sempre più aggressiva sul piano tariffario.

I prezzi giornalieri medi sono calati dell'1,5%, in un contesto in cui crescono gli operatori, soprattutto locali, spesso inesperti e incapaci di offrire un servizio all'altezza. Il risultato? Un aumento delle lamentele da parte dei clienti e margini operativi sempre più esigui per le aziende strutturate.

Nel primo trimestre del 2025, la fotografia del settore resta instabile: crescono fatturato (+6,4%) e numero dei noleggi (+0,8%), ma calano i giorni di utilizzo (-3,5%), la flotta circolante (-5,5%) e le immatricolazioni (-2,7%). Numeri che indicano una domanda ancora viva, ma resa fragile da fattori esterni.

Car sharing, crisi di un'idea senza supporto

Nel 2019 sembrava l'alba di una nuova era: 10 milioni di noleggi in un solo anno. Oggi, quella visione si è offuscata. Il car sharing ha chiuso il 2024 con poco più di 4,2 milioni di noleggi e una flotta ridotta a 3.300 mezzi, per metà inutilizzabili a causa di danneggiamenti e furti. Il crollo della domanda, l'assenza di sostegni strutturali e l'incapacità di integrare il servizio nel sistema di mobilità urbana stanno mettendo a rischio la sopravvivenza stessa del settore.

Roma e Milano continuano a rappresentare l'80% dell'offerta disponibile, ma il cambio d'uso è evidente: i noleggi sono sempre meno "istantanei" e sempre più lunghi – la media è ormai di 126 minuti – a dimostrazione che il modello orario per cui era nato il car sharing è ormai

superato. Senza interventi rapidi da parte delle istituzioni, questa forma di mobilità rischia di implodere, con effetti negativi sul trasporto urbano e sulla sostenibilità ambientale.

Il nodo fiscale e normativo

Se da un lato i numeri testimoniano una domanda crescente e un ruolo centrale del noleggio nella transizione ecologica, dall'altro il comparto resta penalizzato da norme obsolete e da una fiscalità tutt'altro che incentivante. A oggi, infatti, le attività di noleggio sono ancora regolate da un articolo del Codice della Strada risalente al 1992, quando le auto a noleggio erano poche migliaia. Oggi siamo a 1,4 milioni di veicoli e le regole non sono cambiate.

A questo si aggiunge il limite alla detraibilità dell'IVA sulle auto aziendali, bloccato al 40% da una deroga europea del 2007. Deroga che scadrà presto, aprendo uno scenario incerto se non verranno introdotti correttivi strutturali.

Secondo il Presidente di ANIASA, Alberto Viano, è arrivato il momento di una svolta normativa e fiscale. Solo con regole chiare, stabili e allineate agli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione Europea il noleggio potrà esprimere appieno il suo potenziale, diventando un volano per il rinnovo del parco circolante italiano e un alleato credibile nella sfida climatica.

- Flotta totale noleggio veicoli in Italia: 1,4 milioni di unità
- Quota mercato nuove immatricolazioni (2024): 28% del totale auto nuove
- Quota elettriche noleggio: 32% delle BEV in Italia
- Quota plug-in noleggio: 48% delle PHEV in Italia
- Fatturato lungo termine (2024): oltre 12,5 miliardi di euro
- Fatturato breve termine (2024): 1,5 miliardi di euro
- Flotta car sharing: 3.300 mezzi (100% ibridi/elettrici)
- Durata media contratti LTN: oltre 36 mesi nell'80% dei casi
- Soggetti attivi nel lungo termine: 268.000 (di cui 170.000 privati)

Aniasa, brand tedeschi i più esposti ai dazi Usa

Ricerca con Bain sul mercato dell'automotive



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.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Bain, in Italia ritorno all'auto privata ma meglio usata

Indagine con **Aniasa**, elettriche meno del 5%



In Italia nessuno rinuncerebbe all'auto ma questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, piuttosto in una crescita dell'usato. L'indagine annuale **Aniasa**-Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti.

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 (Battery Electric Vehicle) restano ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5 per cento.

L'auto elettrica mostra timidi segnali di ripresa, ma il trend positivo riguarda solo le compatte, mentre le vetture di fascia alta restano stagnanti. La sostituzione del Diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO₂, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli del 2015. A livello europeo, la diffusione delle BEV resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le ibride, segno di una transizione ancora fragile e guidata più dall'offerta che da una domanda realmente convinta.

"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" commenta il presidente **Aniasa** Alberto Viano a margine della presentazione. "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.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Noleggio auto: immatricolazioni in calo ma cresce la flotta, il nodo è la fiscalità

Automotive

Auto a noleggio a quota 1,4 milioni di unità con un fatturato da 15,8 miliardi

Filomena Greco

TORINO

Cresce in Italia la flotta di auto a noleggio, a quota 1,4 milioni di unità, con all'attivo un fatturato a 15,8 miliardi e 33 miliardi di chilometri percorsi. Il 2024 ha visto calare le immatricolazioni, del 15% in particolare per il Noleggio a lungo termine, mentre il primo quadrimestre dell'anno registra una ripresa, dovuta soprattutto alle immatricolazioni delle società captive, controllate dalle case produttrici. «Gli operatori necessitano di una normativa unica di settore che superi i dazi occulti che frenano sviluppo e investimenti» dice il presidente di Aniasa (l'associazione delle imprese di noleggio in capo a Confindustria), Alberto Viano, nel suo appuntamento annuale dedicato al tema della mobilità. Il settore risente delle incertezze e del rallentamento complessivo del mercato auto in Italia e in Europa. Ma, nonostante questo, il noleggio consolida il suo peso perché rappresenta il 28% delle auto nuove - quota che su-

pera il 30% nel primo quadrimestre dell'anno - con un peso crescente di veicoli green: il 32% delle nuove vetture elettriche è acquistata da società di noleggio così come il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia. Il comparto ha registrato un aumento del giro d'affari del 28% dal 2022 pur avendo perso l'anno scorso circa 53mila veicoli. Una contraddizione solo apparente, legata sostanzialmente a due fenomeni, da un lato l'allungamento dei contratti di locazione, dall'altro la crescita del fenomeno della locazione di auto usate, con un ruolo crescente dei privati.

Il tema della fiscalità resta il vero tallone di Achille per un comparto che ha incassato la stretta sui fringe benefit, a partire dal secondo semestre dell'anno, che finirà per colpire soprattutto le motorizzazioni ibride, parificate nella tassazione ai motori tradizionali.

In un contesto in forte trasformazione, ma con pesanti incertezze, il modello di mobilità pay-per-use ha bisogno di chiarezza legislativa e qualche ritocco fiscale. «Serve un intervento nei prossimi mesi - sottolinea Viano - su almeno tre fronti: 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 settore, più in generale,

ha bisogno di una normativa specifica e unitaria, insiste Viano, che regolerà tutti gli aspetti. «Solo così il comparto potrà svolgere un ruolo di strategico supporto del rinnovo del parco circolante italiano e alla sua progressiva decarbonizzazione, consentendo di cogliere le opportunità dell'Automotive action plan europeo» conclude.

MOBILITÀ PAY-PER-USE

Il trend immatricolazioni

Nel 2024 il settore del Noleggio ha visto calare le immatricolazioni - del 15% nel Lungo Termine - e ha perso 53mila veicoli ma la flotta è cresciuta a quota 1,4 miliardi. Una contraddizione solo apparente visto che la durata dei contratti di locazione si è allungata - l'80% di quelli in essere supera i 36 mesi - e si sta sviluppando il noleggio di veicoli usati

La fiscalità

Il settore ha incassato la misura che inasprisce la tassazione per le auto in fringe benefit. Fari puntati su Riforma fiscale e scadenza della deroga che blocca la detraibilità dell'Iva al 40%

ANIASA E BAIN & COMPANY

Il buco da 15 milioni di veicoli al 2028

La caduta degli dei. E dei profitti. Il primo trimestre ha visto una netta flessione dell'utile netto non solo per Bmw, ma soprattutto per Volkswagen e Mercedes-Benz. Il problema più serio è in Cina: le vendite calano mese dopo mese. Intanto per il settore si prospetta una fase di stagnazione prolungata, secondo lo studio condotto da Aniasa e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive". Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un delta negativo di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. In Nord America lo scarto sarà di 7,5 milioni. Un rallentamento strutturale della domanda che può compromettere la sostenibilità di molti costruttori. Solo le tedesche vedono a rischio circa la metà dei volumi. La selezione appare inevitabile, secondo Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. «Solo chi saprà ripensare presenza geografica, catena del valore e investimenti in flessibilità potrà restare competitivo. L'Europa? Deve ridefinire il proprio ruolo industriale».

Multe più soft ma fino al 2030 l'auto soffrirà

IL PUNTO

di **DIEGO LONGHIN**

Via libera anche dal Consiglio Ue per dare ai costruttori di auto una maggiore flessibilità rispetto alle multe sulle emissioni di CO₂. Anche i rappresentanti dei ventisette Stati sono d'accordo con le modifiche alla direttiva 2035 decise dalla Commissione. Cambiamenti che oggi verranno approvati dal Parlamento a Strasburgo. Il calcolo non sarà su un anno, ma su tre anni, dal 2025 al 2027, dando un margine maggiore ai produttori che eviteranno così una maxi multa, che sarebbe stata inflitta già nel 2026, da oltre 15 miliardi. Così la Ue pensa di dare una mano ai gruppi automobilistici che tra crisi del mercato, transizione verso l'elettrico e dazi degli Usa stanno passando una delle peggiori crisi della storia delle quattro ruote. Anche il nuovo studio realizzato da Aniasa, l'associazione di Confindustria che riunisce autonoleggio, sharing mobility e automotive digital, e Bain & Company, sottolinea che il settore automotive mondiale «dopo decenni di espansione è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata» e in Europa è previsto «un declino almeno fino al 2030». Scenario che fa il paio con l'allarme lanciato dal presidente di Stellantis, John Elkann, e l'ad di Renault, Luca de Meo, e la richiesta all'Europa di intervenire. I riflessi produttivi rischiano di essere pesanti: secondo l'indagine dell'Aniasa la saturazione degli impianti, in Germania, nel 2019 era al 78%, oggi è al 57%. Un dato che si può replicare altrove. Tanto che si replicano i piani di uscite incentivate dalle fabbriche: le ultime in ordine di tempo riguardano altri 500 operai nella fabbrica Stellantis a Melfi.

Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia: a Milano 24esimo Rapporto Aniasa



(Teleborsa) - Il settore del noleggio veicoli continua ad avanzare nel nostro Paese. Rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024. È la fotografia scattata dal 24esimo **Rapporto Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e presentato a Milano.

"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. - ha sottolineato **Alberto Viano**, Presidente **ANIASA** - Per andare in questa direzione 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".

Nello specifico dal Rapporto è emerso che il settore del noleggio veicoli nel 2024 ha raggiunto un giro d'affari di **quasi 15 miliardi** di euro e una **flotta di 1,4 milioni** di veicoli in circolazione. Il valore del settore delle **rent a car** ha superato **1,5 miliardi** e i noleggi sono cresciuti del 10%, mentre la flotta sul territorio si è consolidata a 140mila unità. L'andamento del settore oggi è caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo. Le aziende di maggiori dimensioni, inoltre, 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 e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie. Dall'altro lato il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di quasi 1,3 milioni di veicoli, **superando i 12,5 mld** di fatturato complessivo. Grande criticità invece per il settore del **car sharing** in Italia, il rapporto evidenzia come nel 2024 siano stati effettuati **poco più di 4,2 milioni di noleggi** di vetture da 330mila utenti attivi iscritti al servizio. A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva, ma senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni nazionali e locali, questo servizio rischia di contrarsi ulteriormente nei prossimi anni.

Per l'occasione sono stati diffusi anche i risultati dello studio 'Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive', condotto da **Aniasa** e Bain&Company, dal quale emerge come l'intero settore dell'automotive mondiale stia attraversando un momento di profonda stagnazione, legato soprattutto ai nuovi equilibri geopolitici e industriali che mettono in discussione la tenuta dell'intero ecosistema. In Italia si riducono gli acquisti di nuove auto, si fa ricorso sempre di più all'usato, l'elettrico non riesce a decollare e le emissioni medie di **CO2** sono superiori a quelle del 2015, nonostante il calo del diesel.

Dalla ricerca è emerso come il settore, dopo un periodo di sviluppo costante, con il rallentamento delle vendite, dovuto anche dalla crisi pandemica, ha avuto una battuta d'arresto. A partire dal 2019, mentre il Pil mondiale ha iniziato una lenta ripresa, la produzione dei veicoli ha subito un declino marcato. Le proiezioni al 2030 infatti indicano un tasso di crescita mondiale di **appena lo 0,2%**.

Secondo **Gianluca Di Loreto**, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company, "il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale".

Noleggio tra incertezze e fisco: cresce la flotta ma calano le immatricolazioni



La flotta di auto a noleggio ha raggiunto in Italia quota 1,4 milioni di unità, «Gli operatori necessitano di una normativa unica di settore che superi i ‘dazi occulti’ che frenano sviluppo e investimenti» dice **Aniasa** nel suo appuntamento annuale dedicato al tema della mobilità. Il settore risente delle incertezze e del rallentamento complessivo del mercato auto in Italia e in Europa. Nel 2024 le immatricolazioni sono calate del 15%, un dato che segnala una crisi, nel quadro di un andamento comunque frenato (-0,5% le immatricolazioni in Italia nel complesso) ma non così negativo.

Nonostante questo, però, il noleggio consolida il suo peso sul mercato perché rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green: il 32% delle nuove vetture elettriche infatti e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Il comparto ha raggiunto un giro d'affari di 15,8 mld di euro pur avendo perso l'anno scorso circa 53mila veicoli).

Il tema della fiscalità resta il vero tallone di Achille, che non permette un pieno sviluppo del segmento, in linea con i principali mercati europei. Mentre in un contesto in forte trasformazione ma con pesanti incertezze, sembrano far fatica a decollare nuovi modelli di mobilità come il car sharing o il noleggio a breve termine. «Per andare in questa direzione 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» mette in evidenza il

presidente di **Aniasa**, Alberto Viano.

Il noleggio a lungo termine in Italia vanta una flotta di quasi 1,3 milioni di veicoli, in crescita rispetto al passato nonostante il calo di immatricolazioni. Da segnalare il tema dell'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che noleggiano (+3%) e l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225mila in parco (+7,5%).

A fine 2024 i servizi del long term hanno interessato 268mila: 95mila aziende, 3mila pubbliche amministrazioni e 170mila privati, con e senza Ppartita iva, che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto. «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» sottolinea il presidente Viano.

L'Onorevole Matteo Salvini partecipa alla sessione inaugurale di Automotive Dealer Day 2025: "Le associazioni dell'automotive a confronto con il governo sul futuro della mobilità in Italia"

The graphic features a dark blue background with a circular portrait of Matteo Salvini on the left. Text on the left includes 'HOUSE OF MOBILITY MAY 13th - 14th - 15th, 2025 VERONA (ITALY)' and 'D3CODING R3VOLUTION'. The top right has the 'Automotive Dealer Day' logo. Below the portrait, it reads 'Matteo Salvini Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti'. The bottom left shows 'dealerday.com' and the bottom right shows the 'Quintegia' logo.

VIDEO DEL GIORNO

Principe Harry perde ricorso su protezione polizia nel Regno Unito

Automotive dealer day



L'On. Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, interverrà alla sessione inaugurale di Automotive Dealer Day - House of Mobility intitolata "Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia", in programma martedì 13 maggio alle ore 11:30 presso la Sala Blu dei padiglioni 11-12 di Veronafiere.

Al tavolo di confronto parteciperanno i rappresentanti delle principali associazioni di categoria del settore automotive in Italia, per discutere temi strategici e strutturali volti a rafforzare la stabilità della filiera dell'auto e della mobilità: • ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)

- **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital)
- Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto)
- Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica)
- UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri)

A moderare l'incontro saranno Tommaso Bortolomiol e Fabio Barbisan, rispettivamente CEO e Chief Operating Officer di Quintegia. La sessione metterà in luce la necessità di adottare azioni concrete a supporto della crescita, della sostenibilità e della competitività dell'intero comparto.

“Decoding Revolution”, il tema guida della 23^a edizione dell'evento, sottolinea la volontà di non limitarsi ad osservare il cambiamento, ma di interpretarlo in modo attivo, offrendo chiavi di lettura utili e strumenti reali per orientarsi nel futuro della mobilità.

Ideato e organizzato da Quintegia, Automotive Dealer Day si conferma come il punto di riferimento per il settore, offrendo una visione approfondita dei principali trend e delle dinamiche che stanno ridefinendo l'ecosistema automotive.

Per maggiori informazioni qui il programma dettagliato.

Parteciperanno al panel:

- On. Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Michele Crisci, Presidente, UNRAE
- Fabio Pressi, Presidente, Motus-E
- Marco Stella, Vice Presidente e Presidente Gruppo Componenti, ANFIA
- Plinio Vanini, Vice Presidente, Federauto
- Alberto Viano, Presidente, **ANIASA**

Moderano

- Tommaso Bortolomiol, CEO, Quintegia
- Fabio Barbisan, Chief Operating Officer, Quintegia

Rapporto **Aniasa**: il mercato scende, il noleggio sale



Testo di **Fabio Madaro**

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

Il settore ha insomma **archiviato un 2024 nel complesso più che soddisfacente**: i noleggi sono cresciuti del 10%, toccando quota 4,7 milioni, le giornate di noleggio si sono attestate a quota 38 milioni e la flotta sul territorio si è consolidata a 140mila unità (+2,3%) per soddisfare la domanda in aumento.

Più nel dettaglio, il **noleggio a lungo termine** offre ora una flotta di veicoli di circa 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76mila unità rispetto al 2023), nonostante la frenata delle immatricolazioni. Da sottolineare anche l'aumento della durata dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno

alla crescita del canale privati che noleggiano (+3%) e l'aumento del giro d'affari anche per i veicoli commerciali leggeri, oggi 225mila in parco (+7,5%).

Car sharing in difficoltà

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

E nel 2025?

Il primo trimestre di quest'anno ha confermato la **crescita del noleggio a lungo termine** e quello più incerto del car sharing, Quest'ultimo ha infatti registrato uno **sviluppo del fatturato** (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), ma parallelamente anche, un calo dei giorni di noleggio (-3,5%), della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%). Nel lungo termine invece gli operatori hanno visto lievitare il loro giro d'affari del 10%, la flotta del 4,7% e le immatricolazioni dell'11,5%.

Il mondo cambia in fretta

A margine del convegno, **Aniasa** in collaborazione con la società *Bain&Company*, ha esposto i risultati di un interessante studio sul mondo automotive che mai come oggi si trova di fronte a dei cambiamenti senza precedenti. Dopo decenni di espansione, **l'industria dell'auto è infatti entrata in una fase di stagnazione**, mentre nuovi equilibri geopolitici e industriali minano la tenuta dell'intero sistema. In Italia si riducono gli acquisti di nuove auto, aumentano le vendite dell'usato e soprattutto l'elettrico non decolla. Dopo un lungo periodo di sviluppo (dal 2001 al 2017), il **rallentamento delle vendite**, acuito dalla crisi pandemica, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si è ormai assestato su livelli stabilmente inferiori. Dal 2019 la produzione di veicoli ha subito un netto declino, consolidato da fattori come la carenza globale di semiconduttori e le forti tensioni sulle catene logistiche internazionali.

Un nuovo ordine mondiale?

Lo studio mette in luce un'importante **ridefinizione delle nuove leadership mondiali**. Se nel periodo 2001-2017 **l'Asia** (e in particolare la Cina) **ha guidato la crescita globale del settore**, oggi lo scenario sta cambiando e per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale **stagnazione in Cina** (+0,3%) e un declino in mercati quali Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7%) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi attori principali.

E sempre secondo queste stime **entro il 2028 l'Europa produrrà circa 15 milioni di veicoli in eccesso** rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto di 7,5 milioni di unità. Cifre preoccupanti che rischiano di compromettere la tenuta finanziari di molti costruttori.

Ci mancavano solo i dazi

Come se non bastasse a complicare lo scenario, si aggiungono le **tensioni commerciali** che stanno portando a un uso sempre più aggressivo dei dazi. Al momento le Case tedesche sembrano al momento quelle 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.

Mercato auto europeo giù almeno fino a 2030. Brand tedeschi i più esposti a guerra commerciale



Mercato auto europeo giù almeno fino a 2030. Brand tedeschi i più esposti a guerra commerciale

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, con le proiezioni al 2030 che indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2%, 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 Co2 restano superiori a quelle del 2015. E' quanto emerge da un report di Bain & Company e **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Secondo il documento, 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. 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. Secondo il rapporto, 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.

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. 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. Per quanto riguarda l'Italia, il rapporto mette in luce un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le Bev restano ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5%.

Aniasa, nel 2024 giro affari del noleggio in Italia a 15,8 mld. Flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione



Aniasa, nel 2024 giro affari del noleggio in Italia a 15,8 mld. Flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione

Il settore del noleggio veicoli in Italia continua ad avanzare. Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, 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. E' quanto emerge dalla 24esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e secondo cui, con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, "il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità". Inoltre, nel 2024 il settore del noleggio veicoli ha raggiunto un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro, 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 miliardi.

"**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 Ue sulla decarbonizzazione delle flotte", ha detto Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, sottolineando che "per andare in questa direzione 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 primo trimestre 2025 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%).

Tornando al rapporto, il settore del rent-a-car ha archiviato un 2024 tra luci e ombre: il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi (+5% rispetto al 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 140.000 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. Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76.000 unità rispetto al 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 miliardi 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 noleggiavano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225.000 in parco (+7,5%).

A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto. In difficoltà invece il car sharing: nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 milioni nel 2023 e 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.

Mercato auto europeo giù almeno fino a 2030. Brand tedeschi i più esposti a guerra commerciale



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, con le proiezioni al 2030 che indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2%, 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 Co2 restano superiori a quelle del 2015. E' quanto emerge da un report di Bain & Company e **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Secondo il documento, 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. 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. Secondo il rapporto, 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.

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. 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. Per quanto riguarda l'Italia, il rapporto mette in luce un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le Bev restano ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5%.

Aniasa, nel 2024 giro affari del noleggio in Italia a 15,8 mld. Flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione



Il settore del noleggio veicoli in Italia continua ad avanzare. Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, 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. E' quanto emerge dalla 24esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e secondo cui, con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, "il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità". Inoltre, nel 2024 il settore del noleggio veicoli ha raggiunto un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro, 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 miliardi.

"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 Ue sulla decarbonizzazione delle flotte", ha detto Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, sottolineando che "per andare in questa direzione 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 primo trimestre 2025 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%).

Tornando al rapporto, il settore del rent-a-car ha archiviato un 2024 tra luci e ombre: il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi (+5% rispetto al 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 140.000 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. Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76.000 unità rispetto al 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 miliardi 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 nolegghiano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225.000 in parco (+7,5%).

A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto. In difficoltà invece il car sharing: nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 milioni nel 2023 e 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.

Rapporto ANIASA 2025: il noleggio del futuro, mentre il mercato stagna

L'Europa soffre, ma anche Cina e Stati Uniti non ridono



L'**ANIASA**, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing Mobility e dell'Automotive Digital, ha presentato nella giornata di oggi la 24^a edizione del suo **rapporto annuale** dedicato alla sezione del **mercato auto** da lei monitorata. La situazione, com'è facile intuire, non è rosea, ma presumibilmente per motivi più complessi di quelli che ci aspetteremmo. Tenzialmente il **settore automobilistico** a livello mondiale nel corso del 2024 è arrivato ad una situazione di **stagnazione generale**. Secondo le previsioni dell'Associazione, la **crescita del settore** da qui al 2030 non dovrebbe registrare miglioramenti superiori allo 0,2% annuo. Se, però, per l'**Europa** questa non è una notizia particolarmente sorprendente, più inaspettato è il fatto che non solo gli **Stati Uniti**, ma anche la **Cina** non se la sta passando benissimo.

Dazi per tutti, ma servono?

Senza esprimere dei veri giudizi nei confronti dei **dazi** voluti dal Presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, i dati presentati dal **rapporto ANIASA** confermano che le **case automobilistiche tedesche** più colpite potrebbero essere quelle tedesche, la cui presenza sul **mercato americano** era decisamente più massiccia persino del Gruppo Stellantis. Anche i

marchi giapponesi e coreani potrebbero subire un ridimensionamento delle loro quote, mentre per la **Cina** gli **USA** sono ancora un mercato estremamente marginale, soprattutto se paragonato a quello interno e asiatico. Il Paese, tra l'altro, può sempre contare sul mantenimento del **controllo industriale su materie prime e produzione**. Insomma, se Atene piange, Sparta certo non ride. Purtroppo, però, ciò non significa che le cose potranno andare meglio per l'**Europa**, dove l'**ANIASA** calcola che entro il 2028 si venderanno ben **15 milioni di vetture in meno** rispetto a quanto previsto, mentre negli **USA** saranno 7,5 i milioni di auto a rimanere nei piazzali.

Quali sono le motivazioni?

La domanda che viene da fare, però, è sempre la stessa: perché? Una risposta ha cercato di darla lo studio condotto da **ANIASA** e **Bain & Co.** dal titolo "*Navigare nella Nebbia. Il Futuro Incerto dell'Automotive*". Per quanto riguarda il nostro Paese, sicuramente il problema si instaura tra una **transizione energetica** ancora incompiuta, una **domanda debole** e la sempre crescente soluzione dell'**usato**. L'**ostacolo principale** alla **transizione** al momento rimane sempre lo stesso, ovvero il **prezzo**, che per ora è stato parzialmente superato solamente nel reparto delle **compatte**, più adatte a mantenere bassi i costi. Il **mercato dell'usato** rimane sempre la principale fonte di vendite, con la diretta conseguenza che il nostro **parco circolante** è salito ad un'età media di ben 13 anni. Le **auto elettriche** rappresentano a mala pena il 4,2% dell'intero settore e l'abbandono delle **motorizzazioni diesel**, ormai scese a livelli irrisori rispetto ad un tempo, non hanno portato ad un miglioramento dei **livelli di CO₂** nell'aria, ancora sopra i livelli del 2015.

Noleggio la soluzione del futuro?

In questo scenario sempre più preoccupante e in attesa di una soluzione, il **noleggio** rappresentato da **ANIASA** può comunque guardare al futuro con un po' di fiducia. Proprio la minore capacità di spesa degli Italiani rende i **noleggi** sempre più attraenti, con un concetto di **proprietà del mezzo** sempre più rarefatto nel pubblico rispetto ad un tempo. Il **settore del noleggio** presenta un **fatturato complessivo di 15,8 miliardi**, con una crescita del 13% rispetto al 2023. La **flotta circolante**, dal canto suo, è di 1,44 milioni di veicoli. Ben **268.000 clienti** si sono rivolti al **noleggio a lungo termine** e circa **170.000 di questi erano privati** non professionisti. Anche i **noleggi a breve termine**, complice però anche l'impatto del **turismo**, sono cresciuti, con 4,76 milioni di noleggi per 38 milioni di giornate complessive (in media un **noleggio dura intorno agli 8 giorni**). Anche il **car sharing**, dopo il boom iniziale pre-COVID, si è assestato sulle stesse dinamiche del **noleggio a breve termine**, con un numero minore di noleggi che, però, si prolungano maggiormente nel tempo.

Conclusioni

ANIASA, come sempre, ha le sue proposte per riuscire ad uscire da questa impasse. Naturalmente il **settore industriale** deve affrontare un grande cambiamento interno. Secondo anche **Bain & Co.**, servono **investimenti in flessibilità**, in quanto la **crescita del settore** non è

più qualcosa da dare per scontato. Occorre revisionare le **catene del valore** e ripensare il **posizionamento geografico** dei vari marchi. Naturalmente, per l'Associazione, il **nolegg** a lungo e breve termine è uno degli strumenti da utilizzare per la **mobilità del futuro**, insieme ad un vero sforzo verso la **transizione energetica** e ad una profonda **digitalizzazione del settore**.

Il ministro Salvini interverrà ad Automotive Dealer Day 2025

L'intervento del vicepremier alla sessione inaugurale del 13 maggio a Veronafiere



Tra gli interventi previsti ad **Automotive Dealer Day 2025**, che si svolgerà dal 13 al 15 maggio a Verona, ci sarà anche quello del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini**. Il ministro Salvini interverrà alla sessione inaugurale della kermesse intitolata *“Le Associazioni dell’automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia”*, in programma **martedì 13 maggio** alle ore 11:30 presso la Sala Blu dei padiglioni 11-12 di Veronafiere.

I partecipanti al panel

Al tavolo di confronto, che si terrà alla 23esima edizione dell’evento ideato e organizzato da **Quintegia**, parteciperanno i rappresentanti delle principali associazioni di categoria del settore automotive in Italia, per discutere temi strategici e strutturali per la stabilità della filiera dell’auto e della mobilità. Oltre al ministro Salvini al dibattito, che sarà moderato **Tommaso Bortolomiol** e **Fabio Barbisan**, rispettivamente CEO e Chief Operating Officer di Quintegia, parteciperanno **Michele Crisci**, presidente UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), **Fabio Pressi**, presidente Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica); **Marco Stella**, vice presidente e presidente Gruppo Componenti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica); **Plinio Vanini**, vice presidente Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto) e **Alberto Viano**, presidente **ANIASA**

(Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital).

Mercato globale Europa giù fino al 2030, ma anche la Cina rallenta



Dopo decenni di espansione, nel prossimo quinquennio il settore automotive mondiale non crescerà più. E in questo scenario di stagnazione mondiale l'Occidente, ossia Europa e Nord America, perderà progressivamente terreno. Queste, in estrema sintesi, le prospettive delle quattro ruote contenute nello studio di Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive", illustrato oggi a Milano nel corso della presentazione del 24° rapporto **Aniasa** sull'industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e del digital automotive.

Giù Europa e Nord America, si ferma la Cina. Uno studio che ridefinisce completamente la geografia dell'auto finora conosciuta. Se infatti nel periodo 2001-2017 l'Asia, e in particolare la Cina, ha guidato la crescita globale (in media, +3,3% all'anno), oggi lo scenario è profondamente cambiato: per il periodo 2017-2030, infatti, si prevede un'espansione mondiale di appena lo 0,2%. In pratica, il Dragone, la cui crescita sarà di appena lo 0,3%, smetterà di trainare il resto del mondo, zavorrato, a sua volta, dai mercati maturi dell'Europa (-0,6%), del Nord America (-0,4%) e di Giappone e Corea (-1,2%). Una certa espansione è prevista solo nell'Asia meridionale (+2,7%) e, in misura minore, nel Sud America (+1,5%).

Per l'Europa un "buco" di 15 milioni di veicoli. C'è un indicatore molto evidente del declino dell'Europa e degli Stati Uniti. Rispetto alle previsioni fatte appena tre anni fa, entro il 2028 l'Europa avrà un gap di circa 15 milioni di veicoli e il Nord America seguirà un trend analogo,

con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. Queste cifre, ha sottolineato Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company e autore dello studio, testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

I dazi colpiranno soprattutto i tedeschi. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra i grandi blocchi economici. Secondo Bain & Company, 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, invece, il problema riguarda soprattutto il mercato americano, dove sono fortemente presenti, ma vulnerabili ai dazi.

In Italia l'auto resta centrale, ma non si compra più. Infine l'Italia. Come di consueto, lo studio si sofferma anche sulle abitudini di mobilità degli italiani. Da cui emerge un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti che però non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture. Semmai è l'usato a crescere, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento. Ed è soprattutto il prezzo il fattore discriminante secondo Bain, al punto da rappresentare la prima ragione (lo evidenzia il 35% della platea dello studio) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici.

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



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

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.

Rapporto Aniasa La corsa del noleggio: aumentano il giro d'affari e la flotta



È raro trovare un settore economico di peso non solo in salute, ma con ampi margini di crescita. Certo, anche nel mondo dell'autonoleggio e della sharing mobility le ombre e le incognite non mancano, soprattutto nel car sharing, ma la forza dei numeri del 2024 e del primo trimestre dell'anno, svelati oggi a Milano nel corso della presentazione del 24° rapporto **Aniasa**, mostrano un business solido dalle prospettive rosee. Vediamo nel dettaglio partendo proprio dalla prima parte del 2025.

L'anomalo boom di targhe nel 1° trimestre. Nel lungo termine il fatturato è aumentato del 10,1% a 2,3 miliardi di euro, la flotta è cresciuta del 4,7% fino a sfiorare 1,3 milioni di veicoli e le immatricolazioni si sono impennate dell'11,5%. Un dato, quest'ultimo, da leggere però in controluce, visto il boom delle immatricolazioni appannaggio delle cosiddette captive, ossia le società di long term rent emanazione delle case automobilistiche. A questo proposito, lo stesso presidente dell'**Aniasa**, Alberto Viano, ha ammesso che non tutte queste vetture hanno un cliente. Un modo elegante per non dire che parte di quei numeri, molto probabilmente, sono il frutto di una forzatura sul mercato da parte della Casa controllante: "il noleggio sta supportando il mix di immatricolato", ha spiegato Viano.

Rent-a-car in chiaroscuro, ma non è crisi. Il noleggio a breve termine, invece, intimamente legato al turismo, ha scontato nel consuntivo trimestrale la diversa collocazione della Pasqua, caduta lo scorso anno a fine marzo. E dunque, pur presentando un fatturato in salita del 6,4%

e un leggero aumento dei noleggi (+0,8%), il rent-a-car ha registrato un calo dei giorni di noleggio (-3,5%), della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%). Si vedrà nel prosieguo dell'anno se questo andamento in chiaroscuro sarà confermato oppure no.

Fatturato 2024 dell'Nbt a 1,5 miliardi (+4,8%). Di certo c'è che questo segmento del business ha archiviato il 2024 con più luci che ombre: un giro d'affari che ha superato 1,5 miliardi di euro (+4,8%), una crescita dei noleggi del 10,1% a quota 4,7 milioni, un aumento del 6,2% dei giorni di noleggio, che hanno superato i 38 milioni, e una flotta che si è allargata a 140 mila unità (+2,3%) per soddisfare una domanda in aumento. Uniche note stonate, in un panorama comunque luminoso, sono stati il calo della durata media del noleggio (-3,5%) e il leggero calo del fatturato per giorno di locazione (-1,4%). Secondo l'**Aniasa**, "le aziende di maggiori dimensioni affrontano un aumento dei costi dovuti all'acquisto della flotta, provocato dal consistente innalzamento dei listini, e un crescente incremento dei costi gestionali causato, soprattutto, dalla 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".

Record di ricavi e flotta per il long term. Restando sul 2024 ma spostando lo sguardo sul lungo termine, anche in questo ambito le luci sovrastano le ombre: una flotta di quasi 1,3 milioni di veicoli (+5,8%), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-14,7%), una crescita record del fatturato, salito del 17,9% a 12,5 miliardi (di cui 8,7 da contratti di locazione di veicoli e 3,6 dalla rivendita dell'usato). Tra i principali trend registrati dal long term rent, l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225 mila (+7,5%). Complessivamente, la platea degli utilizzatori ha raggiunto 268.000 soggetti, di cui 95 mila aziende, 3 mila amministrazioni pubbliche e 170 mila privati (con e senza partita Iva).

Car sharing in difficoltà: -16% di noleggi nel 2024. In un panorama complessivamente roseo, continua a soffrire, invece, il car sharing, ormai concentrato a Roma e a Milano, dove circola l'80% della flotta complessiva. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni (-16%) 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 furti (parziali e totali) e dei danneggiamenti che da sempre colpiscono questi veicoli. Unica nota positiva, 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", ha sottolineato Viano, "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".

Obiettivo: la riforma fiscale. Dopo aver faticosamente incassato la salvaguardia della previgente disciplina del fringe benefit sulle auto ordinate prima dell'entrata in vigore - l'1 gennaio scorso - della riforma che ha archiviato il parametro delle emissioni in favore delle alimentazioni, il sodalizio guidato da Alberto Viano si prepara a nuove sfide. La prima è più importante è quella costituita dalla delega fiscale, che il governo ha ottenuto nell'agosto del 2023 e che, dunque, dovrebbe arrivare al traguardo entro tre mesi. Dichiarato l'obiettivo di superare gli attuali e anacronistici paletti sulla deducibilità dei costi dell'auto aziendali, pari ai vecchi 35 milioni di lire fissati nella seconda metà degli anni 90 del secolo scorso e mai adeguati all'inflazione, e sulla detraibilità dell'Iva, attualmente al 40% in perenne deroga alle norme europee. Secondo Viano la riforma dovrebbe essere costruita per far diventare il noleggio la leva della decarbonizzazione, ossia fiscalmente premiante per le vetture a basse o nulle emissioni di anidride carbonica. "Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing", ha sottolineato, "costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione Ue sulla decarbonizzazione delle flotte. Per andare in questa direzione il nostro Paese deve superare i numerosi 'dazi occulti' che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use".

La mobilità a noleggio è sempre più diffusa in Italia e arriva al 28% delle nuove immatricolazioni



Lo evidenzia il 24° Rapporto **Aniasa** sul noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing, nonostante fiscalità e norme penalizzanti

ROMA - Prosegue l'avanzata del comparto noleggio veicoli in Italia. Secondo la 24esima edizione del Rapporto **Aniasa**, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, il settore rappresenta oggi il 28% delle auto nuove, con una crescita di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, un giro d'affari di 15,8 mld di euro, il comparto però, secondo l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità.

Entrando nel dettaglio del report, **nel noleggio a breve termine 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, le giornate di noleggio si sono attestate a quota 38 milioni e la flotta sul territorio si è consolidata a 140.000 unità (+2,3%). **Il noleggio a lungo termine invece, ha raggiunto una flotta di quasi 1,3 milioni (+6% e +76.000 unità vs 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 mld di euro di fatturato (compreso quello da rivendita dell'usato).** Tra i principali trend registrati troviamo l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che noleggiavano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225.000 in parco

(+7,5%).

Lo studio **Aniasa** evidenzia poi un momento di **forte criticità per il settore del car sharing**. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 mln nel 2023 e 10 mln nel 2019) da 330.000 utenti attivi iscritti al servizio. Si è ridotta 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 e dei danneggiamenti. **A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva**. Secondo gli analisti, senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni, questo business, di supporto strategico al trasporto pubblico locale, al decongestionamento dei centri urbani e alla salvaguardia dell'ambiente, rischia ulteriori contrazioni in futuro.

Da segnalare che **il primo trimestre 2025 ha confermato il trend di crescita del long term e quello altalenante dello short**. Il 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 interessato il lungo termine, con gli operatori che hanno visto lievitare il business del 10%, la flotta del 4,7% e le immatricolazioni dell'11,5%.

“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 - ha sottolineato Alberto Viano, presidente Aniasa - Per andare in questa direzione 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 vero problema dell'auto sono i mercati che non crescono più: parola di Aniasa e Bain&Company



Posizione critica per i marchi tedeschi. Marchi francesi e italiani troppo legati al mercato europeo, meglio Giapponesi e Coreani che però sono più colpiti dai dazi Usa.

Nuova era dei dazi, transizione tecnologica che non decolla, mercati che si contraggono invece di crescere come una volta. Lo studio "Navigare nella nebbia, il futuro incerto dell'automotive", presentato dalla società di consulenza Bain&Company e dall'Aniasa, associazione che in Italia rappresenta aziende di autonoleggio, sharing e soluzioni digitali per la mobilità, mette in evidenza le grandi sfide che le case auto sono chiamate ad affrontare nei prossimi anni.

Il dato principale che risulta evidente dalla ricerca è nel fatto che il mercato mondiale dell'auto non cresca più. Non soltanto in Europa, America, Corea e Giappone ma a livello globale. Dopo il crollo avvenuto con il Covid, non c'è stata la ripresa che in molti avevano previsto. Anche il mercato cinese, dopo anni di crescita con doppia cifra percentuale, è destinato ad aumentare molto lentamente (+0,3% l'anno) da qui al 2030. Ed è destinata a decrescere stabilmente la richiesta di nuove auto in Europa (-0,6%) e in Nord America (-0,4%), con un decremento ancora più accentuato in Corea e in Giappone (-1,2%).

Mentre si parla tanto dell'impatto dei dazi imposti dal Presidente Trump, quindi, diventa evidente che il problema più urgente per tutti i gruppi, quelli europei in primo luogo, è nella contrazione dei mercati.

Dall'analisi emerge come i marchi tedeschi, le cui vendite sono molto dipendenti dal mercato europeo (che pesa il 34% per Volkswagen, 40% per Mercedes, 37% per Bmw, 41% per Audi) e dal mercato cinese (che pesa il 41% per Volkswagen, 31% per Mercedes, 32% per Bmw, 39% per Audi), entrambi destinati a non crescere, **siano nella posizione di maggiore criticità. La previsione di una persistente sofferenza del mercato europeo è un campanello d'allarme anche per i marchi francesi e italiani** (Peugeot registra l'83% delle vendite nel nostro continente, Renault il 74%, Fiat il 43%). **Il rischio per i marchi coreani e giapponesi è invece dovuto soprattutto all'importanza, per le loro vendite globali, del Nord America** (che rappresenta il 26% sul totale mondo per la Toyota, 39% per la Nissan, 40% per la Honda, 28% per la Hyundai e 35% per la Kia). Ma nel complesso si tratta di marchi molto ben bilanciati nelle diverse aree geografiche del mondo, che sembrano in grado quindi di affrontare con buona solidità la crescente incertezza.

Dal punto di vista delle motorizzazioni, **in Europa continua a crescere la quota di mercato delle auto ibride, che in Italia rappresentano nel primo trimestre del 2025 ben il 50% delle vendite, e rimane stagnante la diffusione di veicoli totalmente elettrici.** L'auto ibrida, quindi, ritenuta frettolosamente superata da molti entusiasti dell'era elettrica, diventa invece cruciale per riuscire a portare a termine la transizione tecnologica verso le zero emissioni.

Dazi, le ultime notizie in diretta | La Fed lascia i tassi invariati. Trump : «Non tolgo tariffe del 145% alla Cina»



- L'«incontro» tra Donald Trump e il primo ministro canadese Mark Carney. Poi la conferma che nel fine settimana in Svizzera sono previsti colloqui commerciali tra Usa e Cina
- L'Ue prevede di colpire circa 100 miliardi di euro di merci Usa con dazi aggiuntivi se i negoziati non andranno a buon fine
- La Fed ha deciso di lasciare invariati i tassi di interesse»

Powell: «I dazi frenano l'economia»

Se i dazi commerciali finora stabiliti dall'amministrazione Usa verranno mantenuti ai livelli attuali «è probabile che sul breve termine abbiano un effetto frenate sulla crescita economica e rialzista sull'inflazione». Lo ha ribadito il presidente della Federal Reserve, Jerome Powell, nella conferenza stampa al termine del direttorio. Mentre «è troppo presto», ha aggiunto, per stabilire quale sarà l'effetto piú a lungo termine.

Trump: «Non tolgo i dazi del 145% alla Cina»

Donald Trump si è detto indisponibile a ritirare i dazi al 145% contro i prodotti cinesi. «Non li ridurrò per convincere Pechino a negoziare» ha detto il presidente parlando ai giornalisti dallo Studio Ovale. Delegazioni cinesi e americane dovrebbero incontrarsi a breve in Svizzera per discutere della questione commerciale.

La Fed lascia i tassi invariati: «Troppa incertezza»

L'incertezza sulle prospettive economiche è ulteriormente aumentata. Lo sottolinea la Federal Reserve nella nota in cui ha annunciato la decisione di mantenere invariati i tassi di interesse. Il Fomc è attento ai rischi per entrambe le parti del suo duplice mandato, e ritiene che i rischi di una maggiore disoccupazione e di una maggiore inflazione siano aumentati, si sottolinea inoltre nel comunicato.

I negoziati con l'Europa e lo spionaggio sulla Groenlandia

Bessent ha riferito che gli Usa stanno negoziando con altri 17 Paesi e che qualche accordo potrebbe essere annunciato già questa settimana. **Colloqui in corso anche con la Ue, come ha confermato il vicepresidente Jd Vance, aggiustando il tiro sulle relazioni tra Usa e Vecchio continente - «indivisibili»** - ma ammonendo che gli europei dovrebbero eliminare le barriere commerciali sui prodotti Usa e investire di più nella difesa. Una mano tesa che non impedisce all'amministrazione Trump di rafforzare lo spionaggio sulla Groenlandia, l'isola di un Paese Nato alleato - la Danimarca - che il tycoon vorrebbe anettere.

La Banca centrale cinese stimola l'economia

La banca centrale cinese ha annunciato nuovi stimoli monetari, tagli dei tassi e un'iniezione di liquidità nel sistema bancario, una serie di misure volte a contrastare l'impatto economico dei dazi. **Una mossa che sembra anche un segnale a Washington in vista del faccia a faccia**, per dire che Pechino non è in preda al panico, ha i mezzi per fronteggiare l'emergenza e non negozierà da una posizione di debolezza.

Dazi, Ft: Ue valuta contro-tariffe sui 100 miliardi di import Usa

La Commissione europea studia contro dazi su beni importati dagli Usa per circa 100 miliardi di euro, tra cui i velivoli prodotti da Boeing nell'ipotesi in cui le trattative con gli Stati Uniti non vadano a buon fine. **Lo riporta il Financial Times citando due fonti anonime vicino alla questione, secondo cui il produttore aeronautico statunitense compare in una lista di beni importati dagli Usa su cui Bruxelles studio rappresaglie.** L'Ue ha messo in pausa le contromisure che aveva approntato dopo i dazi «reciproci», annunciati e poi sospesi per tre mesi dall'amministrazione Trump, periodo in cui si stanno svolgendo trattative con parti.

Borse, chiusura in rosso per Piazza Affari

Chiusura in rosso per Piazza Affari e le Borse europee, caute in attesa questa sera della Fed e delle indicazioni che arriveranno dal presidente Powell, mentre sul fronte dei dazi si guarda all'imminente incontro tra Usa e Cina, in programma in Svizzera, primo passo verso il raffreddamento delle tensioni commerciali in corso tra le due maggiori economie mondiali. A Milano il **Ftse Mib ha ceduto lo 0,62% a 38.319 punti**, a Parigi il Cac40 lo 0,9%, a Dax il Francoforte lo 0,47%. A Milano, tra i titoli principali, maglia rosa ad Amplifon (+2,86%), che consolida i guadagni sulla spinta della trimestrale, seguita da Italgas (+1,39%) dopo i conti e le guidance per l'esercizio in corso, e Banca Mediolanum (+1,03%). **Positiva Mediobanca (+0,59% a 18,84 euro)**, nel giorno in cui l'ad Nagel Ã" atteso a Roma per incontrare il capo di gabinetto della premier Meloni, Gaetano Caputi, per illustrare l'Ops lanciata su Banca Generali. Male Buzzi (-3,51%) e Diasorin (-3,04%).

Aniasa: i brand tedeschi i piÃ¹ esposti ai dazi

I brand tedeschi dell'auto Ã«sono i piÃ¹ esposti ai dazi Usa, con circa metÃ 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 UnitiÃ». Emerge dalla nuova ricerca condotta da **Aniasa** e Bain & Company sul mercato automotive. **La geoeconomia dell'auto vede gli Usa Ã«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 piÃ¹ colpite dai dazi potrebbero essere quelle giapponesi e coreane, che hanno una quota importante delle vendite globali realizzate negli Stati Uniti.

Ford aumenterÃ i prezzi dei modelli prodotti in Messico

Ford aumenterÃ i prezzi di tre dei suoi modelli prodotti in Messico a partire da questo mese, diventando una delle prime grandi case automobilistiche ad adeguare i prezzi di listino in seguito ai dazi del presidente Usa, Donald Trump. **Secondo un avviso inviato ai concessionari e visionato da Reuters, i prezzi del Suv elettrico Mustang Mach-E, del pick-up Maverick e del Bronco Sport aumenteranno fino a 2.000 dollari per alcuni modelli.** A inizio settimana Ford aveva spiegato che la guerra commerciale Ã«avrebbe comportato un aumento di circa 2,5 miliardi di dollari di costi entro il 2025Ã», ma che prevede di ridurre tale esposizione Ã«di circa 1 miliardoÃ». La rivale General Motors aveva stimato un impatto tra i 4 e i 5 miliardi ma che si aspetta di compensare tale spesa Ã«di almeno il 30%Ã».

Usa, Vance:Ã cultura europea e americana strettamente legate

Il vicepresidente Usa Vance ha definito Ã«non sostenibileÃ» l'attuale situazione commerciale con la Cina, sottolineando che i negoziati sono appena iniziati. Ã«Il Liberation Day Ã" stato solo 30 giorni faÃ», ha detto. **Ã«Siamo solo alle prime battute del negoziatoÃ», ha aggiunto. E sull'Ue spiega: Ã«La cultura europea e quella americana sono strettamente legate e lo**

saranno sempre. E penso che sia assolutamente ridicolo pensare che si possa mai creare una spaccatura tra Stati Uniti ed Europa». Il vicepresidente Usa ha detto tuttavia che Stati Uniti ed Europa si sono troppo abituati al sistema di sicurezza degli ultimi 20 anni, che non è più adeguato per i prossimi 20.

Petrolio, prezzi in lieve rialzo per colloqui Cina-Usa: +0,53% Brent a 62,47 dollari

Prezzi del petrolio in lieve ripresa, con il mercato che valuta positivamente i prossimi negoziati commerciali tra Stati Uniti e Cina e nonostante la prevista accelerazione della produzione OPEC+ a giugno. **Intorno alle 12:30, il prezzo di un barile di greggio Brent del Mare del Nord con consegna a luglio guadagnava lo 0,53% a 62,47 dollari** mentre il suo equivalente nordamericano, il West Texas Intermediate (Wti) con consegna a giugno era a +0,58%, a 59,41 dollari. **Pechino e Washington hanno annunciato un incontro questo fine settimana in Svizzera** per gettare le basi per i negoziati commerciali, una novità da quando Donald Trump ha imposto tariffe esorbitanti sui prodotti cinesi e dalla risposta della Cina.

Colloqui Usa-Cina si terranno a Ginevra

I colloqui tra la delegazione cinese e quella statunitense, previsti per il 10-11 maggio in Svizzera, si svolgeranno a **Ginevra**. **Lo ha detto all'Afp Valentin Clivaz, portavoce del ministero svizzero degli Affari esteri.** «Siamo in contatto con entrambe le parti per organizzare l'incontro», ha sottolineato. «Siamo lieti della fiducia accordata alla Svizzera».

Fed, il dilemma di Powell sui tassi: conviene tagliarli?

(Giuliana Ferraino)

Il presidente della Federal Reserve, Jerome Powell, è stretto tra il rischio che i dazi di Trump facciano ripartire l'inflazione e il rallentamento dell'economia. Se mantiene fermi i tassi di interesse, combatte l'inflazione; se li taglia sostiene l'economia. Qui l'articolo completo.

Pechino: «Negozianti con gli Usa richiesti da Washington»

I colloqui che si terranno in Svizzera tra rappresentanti Usa e cinesi sui dazi si svolgeranno «su richiesta americana». Lo ha affermato oggi il portavoce del ministero degli Esteri cinese **Lin Jian** nella quotidiana conferenza stampa a Pechino, smentendo ancora una volta alcune le parole del presidente Usa **Donald Trump**. **Lin Jian ha affermato che la posizione cinese «di ferma opposizione all'abuso di dazi da parte degli Usa non è cambiata».** La Cina, ha detto ancora Lin «è sempre aperta al dialogo, ma ogni confronto deve basarsi su parità, rispetto e reciprocità, e che qualsiasi forma di pressione o coercizione nei confronti della Cina è destinata a fallire».

Borsa, Europa cauta tra attesa Fed e speranze Usa-Cina, -0,2% Milano con banche deboli

Partenza sul filo dell'incertezza per le Borse europee, nel giorno clou della Fed. Gli investitori limitano i movimenti stretti da un lato dalle speranze di colloqui proficui nel fine settimana in Svizzera tra Usa e Cina sui dazi e dall'altro dall'acuirsi delle tensioni geopolitiche, con il nuovo fronte tra India e Pakistan che si è incendiato nella notte. **Così, in attesa di tassi Usa fermi ma di parole che possano indicare la direzione delle politiche monetarie da parte di Jerome Powell**, gli indici europei viaggiano in ordine sparso: Milano perde lo 0,2%, Parigi lo 0,4%, Francoforte è ferma a +0,03% dopo l'elezione a cancelliere con qualche di Merz, Amsterdam a +0,15%.

Pick (Morgan Stanley): «Preoccupazione per recessione»

Ted Pick è l'amministratore delegato di **Morgan Stanley** da inizio 2024 e presidente da gennaio. E in un'intervista al «Sole 24 Ore» mette a fuoco il nuovo clima di «incertezza e complessità» che domina mercati e deal making, davanti al reset della politica americana sotto la presidenza di Donald Trump. Pur vedendo rischi di recessione, spera ancora che possa essere evitata o contenuta. L'outlook per l'economia americana e globale è peggiorato. Si parla di recessione, inflazione, anche stagflazione.

Trump sta facendo marcia indietro sui dazi?

(Giuliana Ferraino)

A cinque settimane dal 2 aprile (giorno dell'introduzione) continua l'incertezza sui dazi americani. Dalle schermaglie con la Cina ai crolli delle Borse, alla Ue che alterna rigore e ricerca della trattativa, che fine faranno le tariffe dopo che lo stesso **Trump** ha ammesso di averle «forse» un po' esagerate? Il presidente americano ha infatti riconosciuto per la prima volta che **la sua strategia commerciale potrebbe aver avuto conseguenze dannose per l'economia statunitense**. Qui l'articolo completo.

Cina: «Difenderemo la giustizia nei colloqui con gli Usa»

In una nota diffusa dal portavoce del ministero del commercio di Pechino, **la Cina ha spiegato che «non sacrificherà la sua posizione di principio e la sua correttezza per ottenere un accordo» e difenderà «la giustizia»** nei suoi colloqui con gli Stati Uniti, spiegando di aver «avviato negoziati dopo gli appelli dell'industria e dei consumatori americani». **«Se gli Stati Uniti vogliono risolvere la questione attraverso i negoziati, devono affrontare il grave impatto negativo che le misure tariffarie unilaterali hanno su se stessi e sul mondo»**, prosegue la nota. «Se gli Stati Uniti parlano in un modo e agiscono in un altro, o addirittura tentano di continuare a costringere e ricattare la Cina con il pretesto dei colloqui, la Cina non accetterà mai», ha aggiunto.

Oro: prezzo in forte calo dopo annuncio colloqui Usa-Cina

Il prezzo dell'oro Ã in forte calo dopo un rally di due giorni, in seguito alla notizia che i funzionari statunitensi e cinesi si incontreranno questa settimana, smorzando la domanda di beni rifugio. L'oro spot Ã sceso dell'1,3% a 3.384,71 dollari l'oncia, mentre i future sull'oro per giugno sono calati dello 0,9% a 3.392,74 dollari l'oncia.

Il punto

Il prezzo dell'oro Ã in forte calo dopo un rally di due giorni, in seguito alla notizia che i funzionari statunitensi e cinesi si incontreranno a breve, smorzando la domanda di beni rifugio. L'incontro segna un passo fondamentale verso un **accordo tra Washington e Pechino per allentare la guerra commerciale in corso**, che si Ã intensificata il mese scorso quando il presidente Trump ha aumentato i dazi sulle importazioni cinesi al 145% riducendoli per la maggior parte degli altri partner commerciali degli Stati Uniti. In risposta, la Cina ha imposto pesanti dazi.Ã

Nel frattempo, gli investitori guardano con attenzione alla **decisione della Federal Reserve di oggi** e alle osservazioni del presidente della Fed Powell per avere indizi sulla direzione dei tassi di interesse. Si prevede che la Fed manterrÃ i tassi invariati, nonostante le crescenti pressioni politiche per un allentamento della politica monetaria. L'oro spot Ã sceso dell'1,3% a 3.384,71 dollari l'oncia, mentre i future sull'oro per giugno sono calati dello 0,9% a 3.392,74 dollari l'oncia.

Usa-Cina, colloqui in Svizzera tra il 9 e il 12 maggio

Cina e Stati Uniti avranno **colloqui commerciali in Svizzera tra il 9 e il 12 maggio**. Lo hanno chiarito Washington e Pechino in diverse comunicazioni. Il segretario al Tesoro Usa Scott Bessent si recherÃ in Svizzera lâ€™8 maggio, secondo quanto ha dichiarato il Dipartimento del Tesoro in un comunicato. Oltre a incontrare i vertici elvetici, Ã«durante la sua permanenza in Svizzera, il segretario Bessent incontrerÃ anche il rappresentante principale per le questioni economiche della Repubblica Popolare Cinese (RPC)Ã», ha specificato il comunicato. Ã«Non vedo l'ora di avere colloqui produttivi mentre lavoriamo per riequilibrare il sistema economico internazionale in modo da servire meglio gli interessi degli Stati UnitiÃ», ha confermato Bessent.Ã

Lâ€™incontro tra Mark Carney e Donald Trump

Il primo ministro canadese Mark Carney, fresco di vittoria alle elezioni, Ã stato accolto dal presidente statunitense Donald Trump alla Casa Bianca. I due leader sono entrati per un colloquio nello Studio Ovale dopo che Trump ha dichiarato di voler fare del Canada il 51esimo Stato dell'America, imponendo anche elevati dazi doganali contro un partner essenziale nella produzione di automobili e nella fornitura di petrolio, elettricitÃ e altri beni. Il tycoon ha confermato di non essere disposto a ritirare le tariffe, affermando che nulla che Mark Carney

dica pu² convincerlo a farlo. A chi gli chiedeva perch[©] si [”] limitato a dire [”] **semplicemente cos⁻**. Nonostante questa linea dura sui dazi, Trump ha avuto parole di stima per Carney e i canadesi. Su quali possibili concessioni [”] disposto ad elargire, ha detto: [”] **«l'amicizia»**. [”] **«Canada [”] un posto speciale per me»**, ha poi aggiunto. Ma sulla questione del 51esimo Stato americano, il primo ministro canadese ha replicato: [”] **«Come ha imparato nell'immobiliare, ci sono posti che non sono in vendita, non sono in vendita e non saranno in vendita»**, controbattendo la visione di Canada e Usa uniti senza [”] **«il confine artificiale»**.

7 maggio, 07:33 - Aggiornata il 7 maggio, 20:45

[©] RIPRODUZIONE RISERVATA

Mercato auto europeo giù almeno fino a 2030. Brand tedeschi i più esposti a guerra commerciale



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, con le proiezioni al 2030 che indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2%, 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 Co2 restano superiori a quelle del 2015. E' quanto emerge da un report di Bain & Company e **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Secondo il documento, 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. 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. Secondo il rapporto, 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.

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. 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. Per quanto riguarda l'Italia, il rapporto mette in luce un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le Bev restano ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5%.

Aniasa, nel 2024 giro affari del noleggio in Italia a 15,8 mld. Flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione



Il settore del noleggio veicoli in Italia continua ad avanzare. Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, 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. E' quanto emerge dalla 24esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e secondo cui, con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, "il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità". Inoltre, nel 2024 il settore del noleggio veicoli ha raggiunto un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro, 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 miliardi.

"**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 Ue sulla decarbonizzazione delle flotte", ha detto Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, sottolineando che "per andare in questa direzione 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 primo trimestre 2025 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%).

Tornando al rapporto, il settore del rent-a-car ha archiviato un 2024 tra luci e ombre: il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi (+5% rispetto al 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 140.000 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. Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76.000 unità rispetto al 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 miliardi 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 225.000 in parco (+7,5%).

A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto. In difficoltà invece il car sharing: nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 milioni nel 2023 e 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.

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.

Nuovo record per l'autonoleggio a 15,8 miliardi di euro



Nel 2024 ha brillato il lungo termine, mentre ha mostrato qualche difficoltà in più il rent-a-car. L'intero settore ha immatricolato 473mila veicoli, il 28% del totale Italia (e il 48% delle ibride plug-in)

Il settore del **nolegg** ha chiuso il 2024 con un giro d'affari in crescita del 13% a **15,8 miliardi di euro**, il nuovo record di sempre. Un risultato conseguito nonostante il calo delle immatricolazioni (-15,9% a 473mila unità), frutto dell'effetto combinato di un prolungamento dei contratti da parte di molti clienti e dell'assestamento della flotta dopo la frenata delle consegne dovuto ai colli di bottiglia post-Covid e il successo recupero dopo che l'industria automobilistica è stata in grado di soddisfare tutti gli ordinativi. A trainare ancora una volta l'intero settore è stato il **nolegg a lungo termine**, mentre il rent-a-car ha archiviato un 2024 fatto di luci ed ombre. Complessivamente il settore ha immatricolato il 28% sul totale Italia, con punte del 32% per le vetture elettriche e del 48% per le ibride plug-in. Al 31 dicembre scorso la flotta era composta da 1,4 milioni di veicoli.

Sono questi i principali dati contenuti nella **24ma edizione del rapporto Aniasa** presentata a **Milano** dal **presidente Alberto Viano**, che ha sottolineato come "le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscano lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione Ue sulla decarbonizzazione delle flotte". "Per andare in questa direzione - ha aggiunto il numero uno dell'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità - 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 settore del rent-a-car ha archiviato un 2024 tra luci e ombre: il giro d'affari ha superato **1,5 miliardi di euro** (+5% rispetto 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).

Il noleggio a lungo termine ha invece raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6%), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 miliardi di euro 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 noleggiavano (+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 partita Iva), che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Il comparto più in difficoltà è senza dubbio quello del car-sharing. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 milioni 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.

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.

“Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa (1992), quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di

vetture a nolo, e da una serie di altre diversificate fonti normative - ha concluso **Viano** - 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”.

Aniasa: un'auto nuova su tre è a noleggio, giro d'affari 15,8 mld



Milano, 7 mag. (askanews) – Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli che nel 2024 registra un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro e una flotta di 1,4 milioni di veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni (-10% a 474mila unità, pari a un valore di 14 miliardi di euro), 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. Un trend proseguito anche nei primi 4 mesi del 2025 con una quota di mercato del settore salita al 34%, confermando l'importanza che il noleggio riveste nel rinnovo del parco circolante e nella decarbonizzazione della mobilità.

“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”, ha dichiarato il presidente **Aniasa** Alberto 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”. Fra le tipologie di noleggio prosegue il boom del lungo termine con un aumento della durata dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), del canale privati (+3%) e dei veicoli commerciali leggeri (+7,5% a quota 225mila unità), mentre il breve termine presenta luci e ombre con un aumento dei noleggi (+10%) ma con prezzi in calo (-1,5%) anche a causa dell'aumento della concorrenza. In difficoltà il car sharing concentrato a Milano e Roma (80% della flotta di 3.300 auto) che non è più tornato sui livelli pre-covid anche per mancanza di supporto da parte delle istituzioni locali.

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.

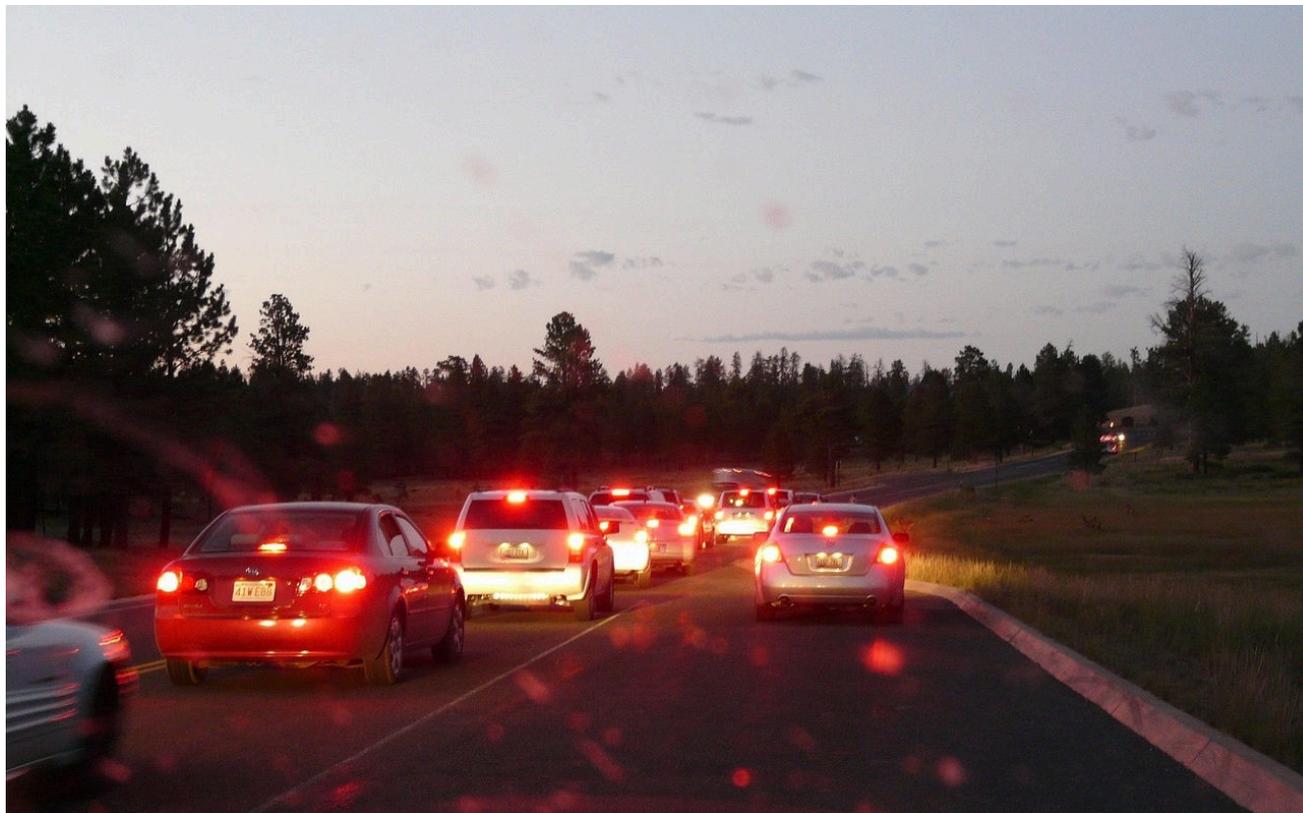
Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34%



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.

Crescita del noleggio auto, il rapporto **Aniasa** 2025 sul settore



L'associazione di Confindustria mostra che se il lungo termine mostra segni di crescita, il breve termine ha numeri altalenanti con aumento del fatturato ma calo dei noleggi

Agos amplia la sua offerta mobility con Agos Renting

Agos Renting

In Italia, la **crescita del noleggio auto** si “scontra” con il calo di immatricolazioni del 2024. Oggi, questo settore rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green. Già, perché il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio.

Con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità.

Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 24^a 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. Infatti ha raggiunto un **giro d'affari** di 15,8 miliardi di euro, una flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione, pur

registrando un calo delle immatricolazioni.

Questo calo significa 53.000 veicoli in meno toccando circa 474.000 unità, per un valore complessivo di acquisti vicino ai 14 miliardi di euro.

-> Leggi lo studio [Aniasa](#) sulle auto cinesi

Noleggino auto a breve termine, i numeri del settore nel 2024

Nella crescita del noleggino auto, il settore del **rent-a-car** ha archiviato un 2024 tra luci e ombre. Numeri alla mano, il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi di euro con un +5% sul 2023. I noleggi sono cresciuti del 10%, toccando quota 4,7 milioni, le giornate di noleggino si sono attestate a quota 38 milioni e la flotta sul territorio si è consolidata a 140mila unità (+2,3%). Tutto ciò per soddisfare una domanda in aumento.

Intanto le **tariffe medie** per giorno di noleggino hanno registrato un -1,5% rispetto a un anno fa. 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.

A questi si aggiungono anche servizi low cost, che rappresentano "un'arma" a doppio taglio. 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 reclami 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.

I fattori? La crescita esponenziale dei **danni** e dei **furti** (totali e parziali) e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie. Ciò porta a pericolose riduzioni dei margini operativi che rischiano di non compensare gli investimenti necessari a garantire gli standard richiesti dal mercato.

-> Visita [Aniasa.it](#)

Crescita del noleggino auto a lungo termine

Il **noleggino a lungo termine** ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli. In termini numerici si tratta di un +6% e +76.000 unità rispetto al 2023.

Ciò accade nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 mld di euro 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%) e 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. Di questi, 95.000 sono aziende, 3.000 PA e 170.000 privati (con e senza P.IVA), che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

C'è poi il segmento del **car sharing**, che in Italia sta vivendo un momento di forte criticità. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture rispetto ai 5 milioni del 2023 e ai 10 milioni nel 2019. Il tutto da da 330.000 utenti attivi iscritti al servizio.

Questo ha portato a una contrazione della flotta di mezzi su strada, che oggi sono circa 3.300. Tutti ibridi o elettrici. Bisogna tener presente, poi, che molti di questi non sono disponibili a causa di furti (parziali o totali) e danneggiamenti.

A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento significativo delle **durate dei noleggi**.

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.

→ Leggi del vantaggio fiscale del car sharing/pool per le aziende



Noleggio nel primo trimestre 2025, le proposte di **Aniasa**

Com'è andato il **primo trimestre** dell'anno? Alla crescita del noleggio auto a lungo termine si contrappone quello altalenante del breve termine.

Quest'ultimo, infatti, ha registrato uno sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%). A fronte di questo, 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. In questo caso, gli operatori hanno visto lievitare il giro d'affari del 10%, la flotta del 4,7% e le immatricolazioni dell'11,5%. Quest'ultimo dato ha risentito però in modo significativo delle strategie degli operatori del renting collegati a brand automotive.

«Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità» ha detto il presidente **Aniasa**, **Alberto Viano**.

«Ciò è peraltro confermato dagli obiettivi annunciati dalla **Commissione EU** sulla decarbonizzazione delle flotte. Per andare in questa direzione 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. Uno: la **Legge Delega** di riforma della fiscalità. Secondo: la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di **detraibilità Iva** sulle auto aziendali. Terzo: il dibattito nazionale sulla **decarbonizzazione** delle flotte aziendali».

Aniasa lamenta anche che «Le attività di noleggio sono regolamentate da un articolo del **Codice della Strada** del 1992. Ossia quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo. Oggi il settore necessita di una norme specifiche, che regolamentino in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti: dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare focus sulla fiscalità».

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.

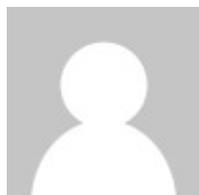
Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34%



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 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 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, nel 2024 giro affari del noleggio in Italia a 15,8 mld. Flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione



Il settore del noleggio veicoli in Italia continua ad avanzare. Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, 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. E' quanto emerge dalla 24esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e secondo cui, con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, "il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità". Inoltre, nel 2024 il settore del noleggio veicoli ha raggiunto un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro, 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 miliardi.

"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 Ue sulla decarbonizzazione delle flotte", ha detto Alberto Viano, presidente di **Aniasa**, sottolineando che "per andare in questa direzione 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 primo trimestre 2025 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%).

Tornando al rapporto, il settore del rent-a-car ha archiviato un 2024 tra luci e ombre: il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi (+5% rispetto al 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 140.000 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. Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76.000 unità rispetto al 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 miliardi 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 noleggiavano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225.000 in parco (+7,5%).

A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto. In difficoltà invece il car sharing: nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 milioni nel 2023 e 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.

Mercato auto europeo giù almeno fino a 2030. Brand tedeschi i più esposti a guerra commerciale



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, con le proiezioni al 2030 che indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2%, 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 Co2 restano superiori a quelle del 2015. E' quanto emerge da un report di Bain & Company e **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Secondo il documento, 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. 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. Secondo il rapporto, 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.

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. 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. Per quanto riguarda l'Italia, il rapporto mette in luce un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le Bev restano ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5%.

Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia, nonostante fiscalità e norme penalizzanti

Il settore del noleggio veicoli in Italia continua a crescere, consolidando il proprio ruolo nella mobilità del Paese. Nel 2024, nonostante un calo delle immatricolazioni, ha rappresentato il 28% delle nuove auto immesse sul mercato, con una quota sempre più significativa di veicoli elettrici e ibridi plug-in: rispettivamente il 32% e il 48% del totale nazionale. La flotta ha raggiunto 1,4 milioni di unità, segno di un comparto maturo, che ora richiede una normativa specifica e stabile, soprattutto in ambito fiscale.

È quanto emerge dalla 24^a edizione del Rapporto **ANIASA**, l'associazione di Confindustria che rappresenta i servizi di mobilità.

Un mercato in trasformazione

In un contesto di profonda evoluzione del settore automobilistico, il noleggio si è inserito sempre più nelle abitudini degli italiani, generando nel 2024 un giro d'affari pari a 15,8 miliardi di euro. Le immatricolazioni sono diminuite di 53.000 unità, fermandosi a circa 474.000 veicoli per un valore di quasi 14 miliardi di euro, ma la flotta complessiva ha continuato a crescere.

Luci e ombre per il breve termine

Il noleggio a breve termine ha chiuso il 2024 con un fatturato in crescita del 5% (oltre 1,5 miliardi di euro) e 4,7 milioni di noleggi effettuati (+10%). Le giornate di noleggio sono arrivate a quota 38 milioni e la flotta è salita a 140.000 veicoli (+2,3%). Tuttavia, il calo dei prezzi giornalieri (-1,5%) evidenzia un contesto sempre più competitivo, segnato dall'ingresso di nuovi operatori, spesso locali e low cost. Questo ha portato a un aumento dei reclami da parte dei clienti, legati alla scarsa esperienza e alle dimensioni ridotte di molte realtà emergenti.

Le aziende più strutturate, dal canto loro, devono far fronte a costi in aumento, dovuti ai rincari dei listini, al boom di danni e furti e agli alti canoni concessori in aeroporti e stazioni, con margini sempre più compressi.

Lungo termine in forte espansione

Continua la corsa del noleggio a lungo termine, che ha raggiunto quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% rispetto al 2023) e un fatturato superiore a 12,5 miliardi di euro. Tra i trend principali: l'aumento della durata media dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), la ripresa del canale privati (+3%) e la crescita del segmento dei veicoli commerciali leggeri (225.000 unità, +7,5%). A fine 2024 erano 268.000 i clienti del long term: 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, molti dei quali hanno rinunciato definitivamente all'acquisto del mezzo.

Car sharing in affanno

Nonostante l'importanza strategica, il car sharing attraversa una fase critica. Nel 2024 si sono registrati solo 4,2 milioni di noleggi (erano 10 milioni nel 2019) da parte di 330.000 utenti attivi. La flotta si è ridotta a circa 3.300 veicoli (tutti ibridi o elettrici), la metà dei quali risulta spesso inutilizzabile a causa di furti e danneggiamenti, con Roma e Milano che ospitano l'80% dell'intero parco. In aumento la durata media dei noleggi (126 minuti), a conferma di una tendenza verso formule giornaliere, lontane dal modello iniziale di utilizzo orario.

Senza interventi concreti da parte delle istituzioni, il rischio è un'ulteriore contrazione del servizio, che rappresenta una risorsa chiave per la mobilità sostenibile e integrata nei centri urbani.

Il 2025 conferma le tendenze

Nel primo trimestre del 2025, il lungo termine ha proseguito la sua espansione, con un +10% di fatturato, +4,7% di flotta e +11,5% di immatricolazioni, spinte anche dalle strategie dei costruttori. Il breve termine ha registrato risultati contrastanti: in aumento il fatturato (+6,4%) e il numero di noleggi (+0,8%), ma in calo i giorni di noleggio (-3,5%), la flotta (-5,5%) e le immatricolazioni (-2,7%).

Una riforma attesa da tempo

Secondo Alberto Viano, presidente di **ANIASA**, il noleggio rappresenta uno strumento cruciale per accelerare l'elettrificazione del parco auto, come auspicato dalla Commissione Europea. Ma per realizzare questo obiettivo è necessario superare i cosiddetti "dazi occulti" che ostacolano gli investimenti nella mobilità pay-per-use. Servono riforme incisive, a partire da una nuova legge fiscale, dalla revisione della detraibilità IVA sulle auto aziendali e da un serio confronto sulla decarbonizzazione delle flotte.

"Il settore è ancora regolato da norme vecchie di oltre trent'anni - ha ricordato Viano - nate in un'epoca in cui le vetture a noleggio erano poche migliaia. Oggi, con 1,4 milioni di veicoli in flotta, è urgente una normativa unica, stabile e moderna, che copra tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla fiscalità. Solo così potremo cogliere le opportunità offerte dal piano d'azione europeo sull'automotive."

Rapporto Aniasa: nel 2025 immatricolata più di un'auto su 3 a noleggio

I veicoli a noleggio hanno raggiunto in Italia una flotta di 1,4 milioni di unità e sono il 28% delle nuove immatricolazioni. E i numeri nel 2025 sono in forte crescita.

“Oltre un'auto su 4 in Italia è a noleggio, il 28% nel 2024. E nel 2025 la percentuale si alza”, anticipa il Presidente di **Aniasa** Alberto Viano alla presentazione del 24° Rapporto **Aniasa** sul noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing.

Leggi Anche: Com'è andato il mercato del noleggio in Italia nel 2024?

In particolare in Noleggio è il settore che si carica sulle spalle la transizione energetica: il 32% delle auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio.

I NUMERI DEL NOLEGGIO: LUCI E OMBRE

Il settore del noleggio è cruciale e abilitante per molti altri, come il turismo. Ecco i principali dati del settore (2024) riportati dal Rapporto **Aniasa**:

- Flotta circolante di **1,4 milioni** di unità, che macina **33 miliardi di chilometri annui**
- **Fatturato di 15,8 miliardi** di euro, anche provenienti dall'estero
- **Immatricolazioni in calo del 14,7%**: 473.821 unità vs le 526.494 del 2023 (anno segnato dal ritorno delle immatricolazioni post crisi produttiva)

Questi i numeri generali del noleggio. “Siamo un settore con una forza molto trasferita sul mercato automotive. **Tassare il noleggio tende a rallentare il ciclo di sostituzione, e a soffrirne è l'industria automotive più che il settore del noleggio. Tutte le battaglie fiscali che portiamo avanti servono a tutelare la catena a monte o a valle (consumatore finale)**”, commenta il presidente Viano.



Il rent-a-car

Aniasa nacque 60 anni fa proprio dal Noleggio a breve termine, comparto che resta fondamentale per garantire la domanda di mobilità. Questi i numeri principali del rent-a-car:

- **Fatturato di 1,5 miliardi di euro** (+5% vs 2023), ma con **noleggi cresciuti del 10%** (il che ne fa un settore in deflazione)
- **4,7 milioni di noleggi**, per un totale di 38 milioni di giornate di noleggio, il cui **prezzo è in calo del -1,5%**

L'andamento del settore è 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.

Le aziende di maggiori dimensioni affrontano un aumento dei costi dovuti all'aumento del costo delle auto e dei costi gestionali, con pericolose riduzioni dei margini operativi.

Il noleggio a lungo termine

Questi i principali numeri del Noleggio a lungo termine:

- **1,3 milioni di veicoli in flotta** (+6% e +76mila unità vs 2023), nonostante una **forte frenata delle immatricolazioni (-15%)**
- **12 miliardi di euro di fatturato** complessivo, compreso quello da rivendita dell'usato

In aumento la durata dei contratti: *"Il Nlt è nato con una durata standard di tre anni, o. Ora la durata nell'80% dei casi supera i 36 mesi e spesso va anche oltre i 48 mesi"*, spiega Viano.

La maggior parte dei noleggi (95mila) sono di aziende, ma è **in crescita del 3,3% il mercato dei privati** (168mila contratti) anche e soprattutto attraverso le società captive (cioè collegate a brand automotive): *"La concessionaria è spesso la via che determina il successo del noleggio"*, commenta Viano. Circa 3.000 i contratti di Nlt alla Pubblica Amministrazione.

Il car sharing

Molto male il settore dell'auto condivisa, che non si è mai ripreso dalla crisi del Covid. Questi i dati principali riportati dal Rapporto **Aniasa**:

- Nel 2024 sono stati effettuati poco più di **4,2 milioni di noleggi** (erano 5 milioni nel 2023 e ben **10 milioni nel 2019**)
- 330.000 gli utenti attivi iscritti al servizio
- Si è contratta ulteriormente la flotta di mezzi su strada, composta di **3.300 unità** (tutte ibride ed elettriche) e concentrata per **l'80% a Roma e Milano**

Spesso le auto non sono disponibili a causa dei **continui furti e danneggiamenti**. La tendenza è quella a **noleggi sempre più lunghi (in media 126 minuti)**, che rende il settore più simile a quello del Noleggio a breve termine, diverso dall'ottica in cui era nato.

“Il car sharing si trova in una trappola: o si diffonde o, se si riduce la flotta, cala ulteriormente il suo utilizzo. 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”, spiega Viano.

Le tendenze del 2025

Da gennaio ad aprile 2025 abbiamo assistito a una **crescita dell’immatricolato a noleggio**, molto dovuto alle società captive. **“Immatricoliamo più di un’auto su 3 a noleggio”**, sintetizza Viano.

Leggi Anche: Noleggio captive: come funziona e quali sono i vantaggi

Nel primo trimestre le aziende di NIt 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 delle captive.

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

Milano, Maggio 2025. 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 CO₂ 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.

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.

Dazi: la nuova geoeconomia dell'auto

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.

Italia: l'auto resta centrale, ma non si compra più

Nel nostro Paese, la consueta indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento.

L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. 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%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 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. **La sostituzione del Diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO₂**, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli del 2015. A livello europeo, la diffusione delle BEV resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le ibride, segno di una transizione ancora fragile e guidata più dall'offerta che da una domanda realmente convinta.

“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**.

Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia, nonostante fiscalità e norme penalizzanti

Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia, nonostante fiscalità e norme penalizzanti

ANIASA al Governo: "I veicoli a noleggio hanno raggiunto in Italia una flotta di 1,4 milioni di unità. Gli operatori oggi necessitano di una normativa unica di settore che superi i 'dazi occulti' che frenano sviluppo e investimenti".

Roma, 7 maggio 2025 – Il settore del noleggio veicoli continua ad avanzare nel nostro Paese. Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, rappresenta oggi 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. Con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità.

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.

Breve termine tra luci e ombre

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.

Nuovo boom del noleggio a lungo termine

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.

Car sharing in difficoltà

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 2025 del noleggio veicoli

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.

*"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 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 dichiarato il Presidente **ANIASA** - **Alberto Viano***

“Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa (1992), 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”, ha concluso Viano.

Aniasa, i brand tedeschi più colpiti dai dazi Usa

I marchi automobilistici tedeschi sono particolarmente vulnerabili ai dazi statunitensi, con circa la metà dei loro volumi a rischio. Questi marchi si trovano ad affrontare la stagnazione del mercato europeo, la diminuzione della crescita in **Cina** e le barriere doganali imposte dagli **Stati Uniti**. Questo è quanto emerge dalla recente ricerca condotta da **Aniasa** e Bain & Company sul mercato automotive.

Analizzando la geoeconomia del settore automobilistico, si evidenzia che gli **Stati Uniti** importano marchi asiatici, ad eccezione di quelli cinesi, come **Toyota, Hyundai e Kia**. Questa situazione rende i dazi contro la **Cina** meno impattanti per il settore automobilistico. Le marche che potrebbero subire maggiormente l'effetto dei dazi sono quelle giapponesi e coreane, poiché hanno una significativa quota di vendite globali realizzate negli **Stati Uniti**. Tuttavia, molte delle case automobilistiche asiatiche hanno già localizzato parte della loro produzione negli **Stati Uniti**, riducendo così l'impatto delle barriere commerciali.

Questa analisi è stata fornita da **Gianluca Di Loreto**, Partner e responsabile automotive per l'Italia di Bain & Company.

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

Nuova ricerca condotta da **ANIASA** e Bain & Company sul settore delle auto: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. In Italia l'usato batte il nuovo e le emissioni di CO₂ restano sopra i livelli del 2015. Dalla ricerca emerge che i marchi tedeschi sono quelli più a rischio con i dazi Usa



Il settore automotive è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata e in Italia si riducono gli acquisti di nuove auto, aumenta il ricorso all'usato, e l'elettrico non sfonda. 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, che rivela anche che in Italia, nonostante il forte calo del diesel, le emissioni medie di CO₂ restano superiori a quelle del 2015.

I risultati della ricerca

Nel dettaglio il mercato dell'automotive dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), 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: Cina ristagna, cresce Asia meridionale

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%), grazie all'urbanizzazione crescente e al miglioramento delle condizioni economiche locali.

Rallenta la 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. 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.

E i dazi?

Le Case tedesche sono tra le più esposte all'uso aggressivo dei dazi, 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.

Italia: l'auto resta centrale, ma non si compra più

Secondo l'indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità, in Italia c'è un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento.

Il parco circolante invecchia

L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. 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%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 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. La sostituzione del Diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO₂, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli del 2015. A livello europeo, la diffusione delle BEV resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le ibride, segno di una transizione ancora fragile e guidata più dall'offerta che da una domanda realmente convinta.

Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia: a Milano 24esimo Rapporto Aniasa



(Teleborsa) - Il settore del noleggio veicoli continua ad avanzare nel nostro Paese. Rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024. È la fotografia scattata dal 24esimo Rapporto Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e presentato a Milano.

"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. - ha sottolineato **Alberto Viano**, Presidente ANIASA - Per andare in questa direzione 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".

Nello specifico dal Rapporto è emerso che il settore del noleggio veicoli nel 2024 ha raggiunto un giro d'affari di **quasi 15 miliardi** di euro e una **flotta di 1,4 milioni** di veicoli in circolazione. Il valore del settore delle **rent a car** ha superato **1,5 miliardi** e i noleggi sono cresciuti del 10%, mentre la flotta sul territorio si è consolidata a 140mila unità. L'andamento del settore oggi è caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo. Le aziende di maggiori

dimensioni, inoltre, 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 e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie. Dall'altro lato il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di quasi 1,3 milioni di veicoli, **superando i 12,5 mld** di fatturato complessivo. Grande criticità invece per il settore del **car sharing** in Italia, il rapporto evidenzia come nel 2024 siano stati effettuati **poco più di 4,2 milioni di noleggi** di vetture da 330mila utenti attivi iscritti al servizio. A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva, ma senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni nazionali e locali, questo servizio rischia di contrarsi ulteriormente nei prossimi anni.

Per l'occasione sono stati diffusi anche i risultati dello studio 'Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive', condotto da **Aniasa** e Bain&Company, dal quale emerge come l'intero settore dell'automotive mondiale stia attraversando un momento di profonda stagnazione, legato soprattutto ai nuovi equilibri geopolitici e industriali che mettono in discussione la tenuta dell'intero ecosistema. In Italia si riducono gli acquisti di nuove auto, si fa ricorso sempre di più all'usato, l'elettrico non riesce a decollare e le emissioni medie di **CO2** sono superiori a quelle del 2015, nonostante il calo del diesel.

Dalla ricerca è emerso come il settore, dopo un periodo di sviluppo costante, con il rallentamento delle vendite, dovuto anche dalla crisi pandemica, ha avuto una battuta d'arresto. A partire dal 2019, mentre il Pil mondiale ha iniziato una lenta ripresa, la produzione dei veicoli ha subito un declino marcato. Le proiezioni al 2030 infatti indicano un tasso di crescita mondiale di **appena lo 0,2%**.

Secondo **Gianluca Di Loreto**, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company, "il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale".

Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia: a Milano 24esimo Rapporto Aniasa



(Teleborsa) - Il settore del noleggio veicoli continua ad avanzare nel nostro Paese. Rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024. È la fotografia scattata dal 24esimo Rapporto Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e presentato a Milano.

"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. - ha sottolineato **Alberto Viano**, Presidente ANIASA - Per andare in questa direzione 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".

Nello specifico dal Rapporto è emerso che il settore del noleggio veicoli nel 2024 ha raggiunto

un giro d'affari di **quasi 15 miliardi** di euro e una **flotta di 1,4 milioni** di veicoli in circolazione.

Il valore del settore delle **rent a car** ha superato **1,5 miliardi** e i noleggi sono cresciuti del 10%, mentre la flotta sul territorio si è consolidata a 140mila unità. L'andamento del settore oggi è caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo. Le aziende di maggiori dimensioni, inoltre, 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 e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie. Dall'altro lato il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di quasi 1,3 milioni di veicoli, **superando i 12,5 mld** di fatturato complessivo. Grande criticità invece per il settore del **car sharing** in Italia, il rapporto evidenzia come nel 2024 siano stati effettuati **poco più di 4,2 milioni di noleggi** di vetture da 330mila utenti attivi iscritti al servizio. A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva, ma senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni nazionali e locali, questo servizio rischia di contrarsi ulteriormente nei prossimi anni.

Per l'occasione sono stati diffusi anche i risultati dello studio 'Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive', condotto da **Aniasa** e Bain&Company, dal quale emerge come l'intero settore dell'automotive mondiale stia attraversando un momento di profonda stagnazione, legato soprattutto ai nuovi equilibri geopolitici e industriali che mettono in discussione la tenuta dell'intero ecosistema. In Italia si riducono gli acquisti di nuove auto, si fa ricorso sempre di più all'usato, l'elettrico non riesce a decollare e le emissioni medie di **CO2** sono superiori a quelle del 2015, nonostante il calo del diesel.

Dalla ricerca è emerso come il settore, dopo un periodo di sviluppo costante, con il rallentamento delle vendite, dovuto anche dalla crisi pandemica, ha avuto una battuta d'arresto. A partire dal 2019, mentre il Pil mondiale ha iniziato una lenta ripresa, la produzione dei veicoli ha subito un declino marcato. Le proiezioni al 2030 infatti indicano un tasso di crescita mondiale di **appena lo 0,2%**.

Secondo **Gianluca Di Loreto**, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company, "il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale".

Aniasa, brand tedeschi i più esposti ai dazi Usa



(ANSA) - MILANO, 07 MAG - 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. (ANSA)..

Bain, in Italia ritorno all'auto privata ma meglio usata



(ANSA) - MILANO, 07 MAG - In Italia nessuno rinuncerebbe all'auto ma questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, piuttosto in una crescita dell'usato. L'indagine annuale **Aniasa**-Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. 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 (Battery Electric Vehicle) restano ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5 per cento.

L'auto elettrica mostra timidi segnali di ripresa, ma il trend positivo riguarda solo le compatte, mentre le vetture di fascia alta restano stagnanti. La sostituzione del Diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO₂, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli del 2015. A livello europeo, la diffusione delle BEV resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le ibride, segno di una transizione ancora fragile e guidata più dall'offerta che da una domanda realmente convinta. "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" commenta il presidente **Aniasa** Alberto Viano a margine della presentazione. "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. (ANSA).

Aniasa: un'auto nuova su tre è a noleggio, giro d'affari 15,8 mld



Milano, 7 mag. (askanews) – Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli che nel 2024 registra un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro e una flotta di 1,4 milioni di veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni (-10% a 474mila unità, pari a un valore di 14 miliardi di euro), 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. Un trend proseguito anche nei primi 4 mesi del 2025 con una quota di mercato del settore salita al 34%, confermando l'importanza che il noleggio riveste nel rinnovo del parco circolante e nella decarbonizzazione della mobilità.

“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”, ha dichiarato il presidente **Aniasa** Alberto 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”. Fra le tipologie di noleggio prosegue il boom del lungo termine con un aumento della durata dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), del canale privati (+3%) e dei veicoli commerciali leggeri (+7,5% a quota 225mila unità), mentre il breve termine presenta luci e ombre con un aumento dei noleggi (+10%) ma con prezzi in calo (-1,5%) anche a causa dell'aumento della concorrenza. In difficoltà il car sharing concentrato a Milano e Roma (80% della flotta di 3.300 auto) che non è più tornato sui livelli pre-covid anche per mancanza di supporto da parte delle istituzioni locali.

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.

Il noleggio cresce, nonostante una fiscalità penalizzante

Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, il settore rappresenta oggi il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green



Non si ferma la crescita del **noleggio** che, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, rappresenta oggi 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. Con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 24esima edizione del **Rapporto Aniasa**. 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.

Breve termine tra luci e ombre

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).

Nuovo boom del noleggio a lungo termine

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 noleggiavano (+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.

Car sharing in difficoltà

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 2025 del noleggio veicoli

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.

“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 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 dichiarato il Presidente **Aniasa, Alberto Viano** – Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa (1992), 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”.

L'Automotive europeo? In crisi almeno fino al 2030

La diffusione delle "elettriche" ristagna, in Italia l'usato batte il nuovo e le emissioni di CO₂ restano sopra i livelli del 2015



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 CO₂ 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. 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.

Dazi: la nuova geoeconomia dell'auto

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.

Italia: l'auto resta centrale, ma non si compra più

Nel nostro Paese, la consueta indagine **Aniasa** - Bain & Company sulle abitudini di mobilità

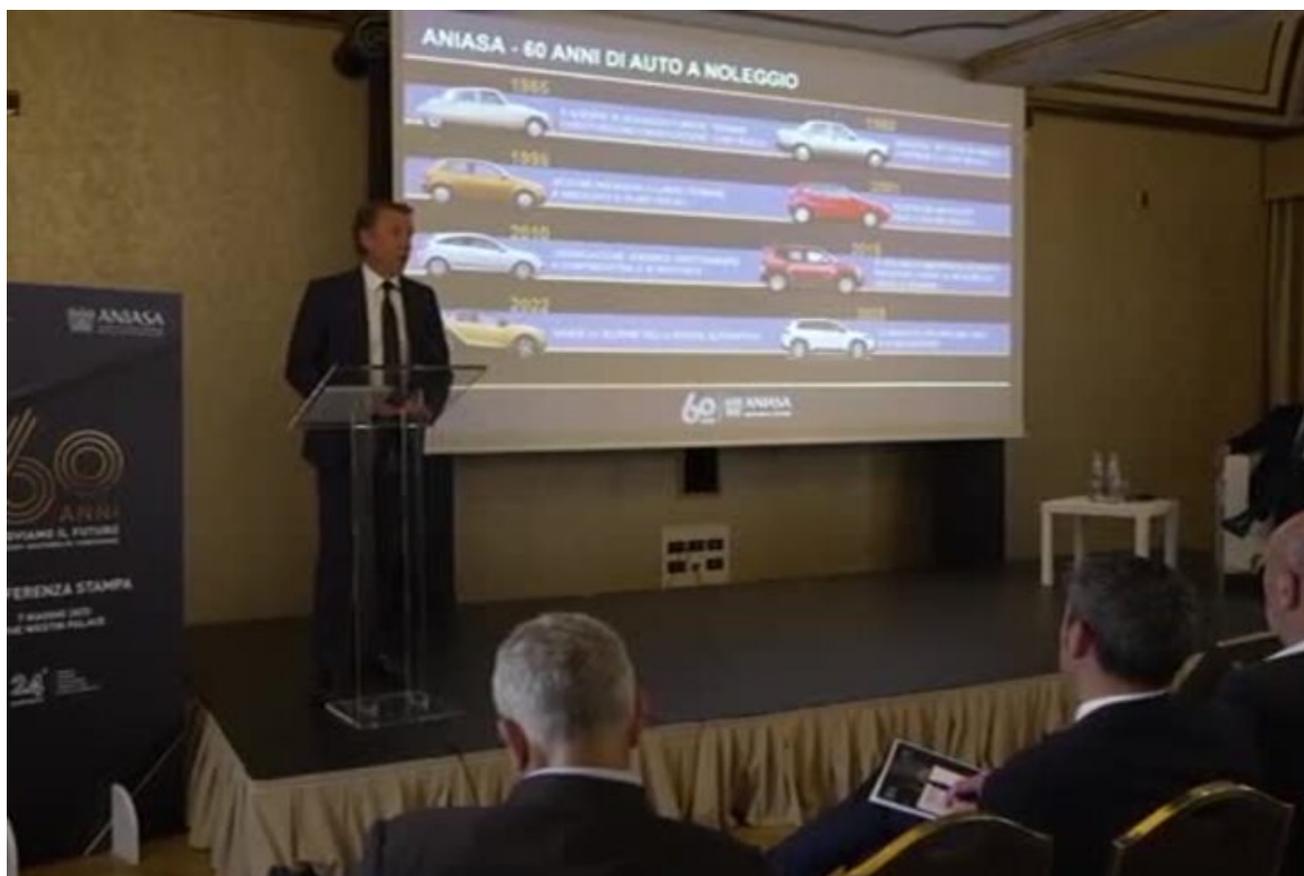
evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. 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%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 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. **La sostituzione del Diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO₂**, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli del 2015. A livello europeo, la diffusione delle BEV resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le ibride, segno di una transizione ancora fragile e guidata più dall'offerta che da una domanda realmente convinta. "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", ha spiegato **Gianluca Di Loreto**, Partner e responsabile italiano automotive di **Bain & Company**.

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: 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.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

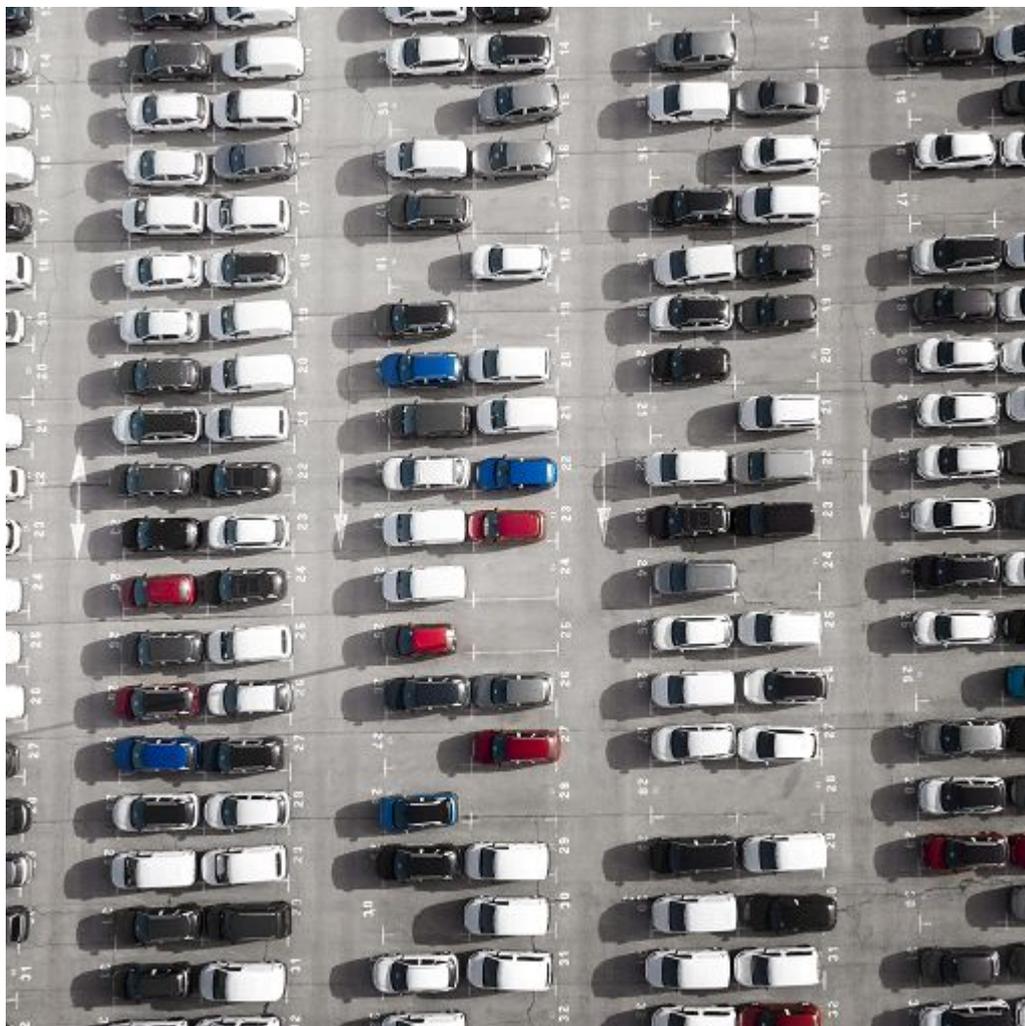
Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) - Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

"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", conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

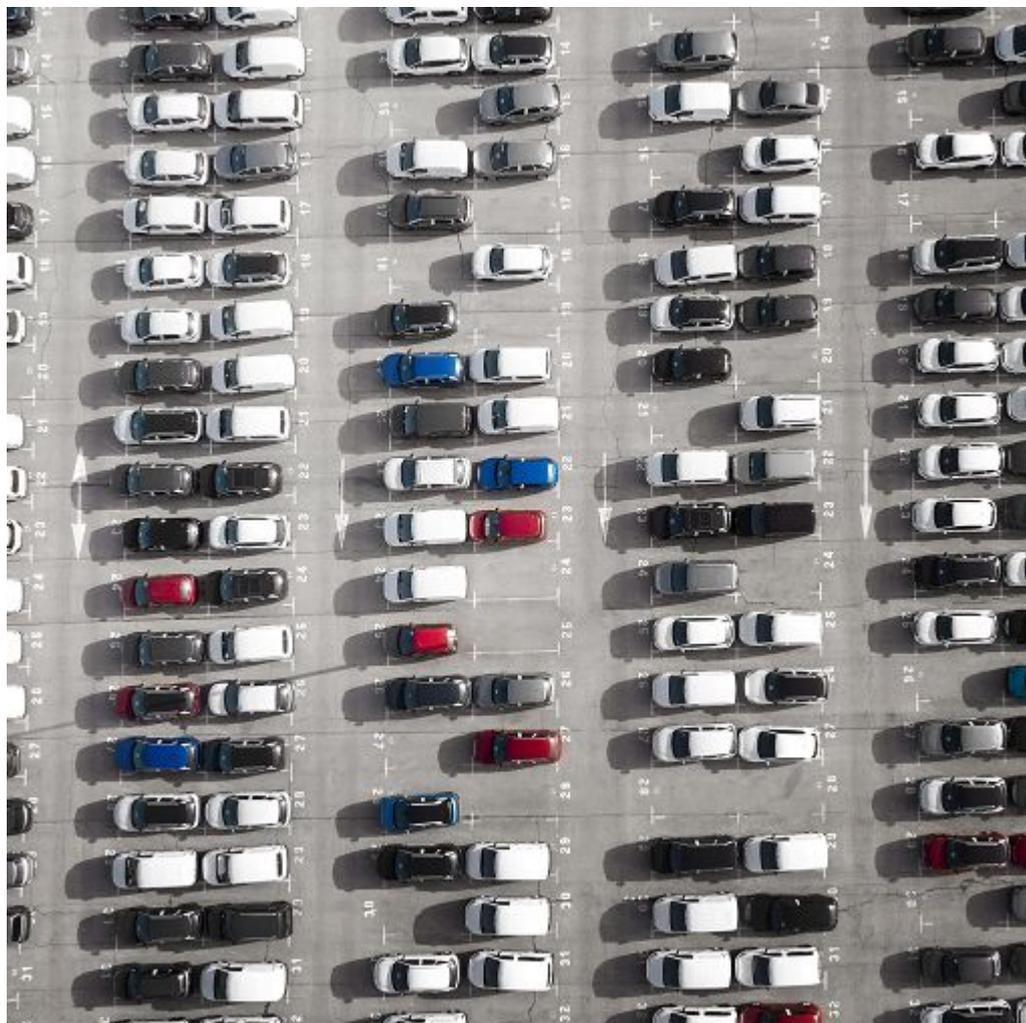
Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) - Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

"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", conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) - Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e

Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

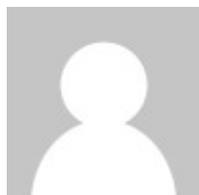
Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.

Auto: mercato Ue in calo fino al 2030, brand tedeschi più penalizzati



Milano, 7 mag. (askanews) – Il settore automotive mondiale è entrato in una fase di stagnazione prolungata: in Europa il mercato sarà in declino almeno fino al 2030 (-0,6%) così come in Usa (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%), mentre sarà praticamente fermo in Cina (+0,3%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), E' quanto emerge dallo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

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. Cifre che testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

"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", afferma Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

A complicare il quadro i dazi Usa, primo mercato importatore di veicoli leggeri con 5 milioni di unità. A essere colpiti saranno soprattutto i marchi asiatici Toyota, Nissan, Honda, Kia e Hyundai che realizzano in Usa quote di vendite importanti comprese fra il 28% e il 40% del totale. Per questo diverse case hanno avviato la localizzazione della produzione in Usa. Poco impattati i marchi cinesi che praticamente non esportano negli Stati Uniti.

Male anche i brand tedeschi fra i più penalizzati con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa (20-30% dei profitti), la perdita di slancio in Cina (50-60%) e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti (10%). Il risultato è un utilizzo degli impianti di produzione in calo al 50%.

In Italia cresce l'utilizzo dell'auto privata ma si riducono gli acquisti di nuove auto (in 2025 immatricolazioni attese in calo a 1,54 milioni, -2,5%) con il risultato che aumenta il ricorso all'usato. L'effetto diretto è un parco circolante che invecchia rapidamente. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Fra le alimentazioni l'elettrico non sfonda (quota al 5%) nonostante timidi

segnali di ripresa fra le compatte, mentre le vetture di fascia restano stagnanti. Nonostante il forte calo del diesel (dal 56% del 2015 al 10%), le emissioni medie di CO2 pari a 115,6 g/km sono superiori a quelle del 2015 (114,8 g/km).

“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”, conclude il presidente **Aniasa**, Alberto Viano.