

La ricerca. L'automobile nella nebbia almeno per altri dieci anni

Secondo Bain & Company il mercato resterà stagnante a lungo. I marchi tedeschi i più penalizzati dai dazi, ma anche la Cina non crescerà come ha fatto sinora



Anche quest'anno è stato presentato il **Rapporto ANIASA**, Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital costituita nel 1965 e che rappresenta nel sistema Confindustria le imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità. È stata anche l'occasione per misurare l'atteggiamento del consumatore nei confronti dell'auto, grazie alla interessante ricerca elaborata da **Bain & Company** sullo stato del mercato automobilistico, che non lascia dubbi fin dal titolo: **"Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive"**, presentata da Gianluca di Loreto, partner Bain & Company.

Il settore auto deve ormai fronteggiare due dati di fatto: **la produzione globale non crescerà e l'Occidente è destinato ad una decrescita**. La geo-politica (e la geoeconomia) dell'auto si devono riassetare e il mercato dell'auto non crescerà per almeno dieci anni; è questo il primo fatto da considerare. Il secondo messaggio riguarda l'Occidente: Europa e Nord America hanno un destino di decrescita "infelice", insieme a Giappone e Corea. Dal 2001 al 2017, una volta saturati i mercati storici dell'auto, la crescita del settore è stata guidata a livello globale dall'Asia con il 7,4% e dal Medio Oriente con il 4,4%. In particolare, la crescita della Cina ha sorretto i volumi, con la nascita di molti nuovi operatori locali e una crescita complessiva del

16,7%.

Le previsioni dal 2017 al 2030 mostrano che le Regioni di origine dell'auto, Europa e Nord America, ridurranno i propri volumi, così come il Giappone; ma il nuovo problema è che anche la Cina rimarrà ferma (0,3%), avendo raggiunto un livello di saturazione molto elevato. I volumi di vendita che continuano a rimanere sotto le attese di solo tre anni fa, recuperano molto meno di quanto previsto a valle del Covid: in Europa sono rimasti al di sotto delle previsioni del 2022, con un divario che rimarrà presumibilmente almeno fino al 2028 (-15 milioni di unità cumulate); stessa sorte per il Nord America, che dopo il Covid ha mostrato una minore capacità di recupero rispetto alle attese del 2022 (-7,5 milioni di unità cumulate).

Le Case Auto più esposte alle tendenze geopolitiche attuali sono senza alcun dubbio quelle tedesche, che vedono a rischio circa metà dei propri volumi tra calo in Cina, dazi con gli USA e stagnazione in Europa. C'è poi il problema della bassa saturazione degli impianti produttivi: se nel 2019 in Germania la capacità produttiva di veicoli era utilizzata al 78%, nel 2025 sarà al 57% e con una previsione per il 2032 al 56%. Certo, il Cliente non rinuncia all'auto, ma i prezzi troppo elevati frenano il riacquisto e spingono i consumatori ad attendere, anche se le abitudini di mobilità degli italiani registrano nel 2024 un forte salto in avanti dell'auto come mezzo di spostamento ricorrente, con un calo marcato dello sharing; insomma, non ne comprano una nuova, preferendo un'auto usata o il «fine vita» dell'attuale.

L'automobile - rileva ancora la ricerca - non è più un bene accessibile alle masse: l'aumento elevato dei prezzi e la forte instabilità economica legata al contesto globale allontanano il consumatore da un bene costoso come l'auto. La possibilità di avere motori green o sistemi di guida avanzati non può nulla contro la realtà del potere d'acquisto. Non è un caso che il fattore prezzo è talmente rilevante che è nel 2024 anche il primo motivo (35%) per la scelta di un'auto nuova cinese/asiatica, oltre a quello della qualità percepita (30%). C'è poi la normativa europea, che impone soglie di emissione molto stringenti, con il mercato risponde non con le 100% elettriche (BEV), ferme al 5%, ma con le vetture ibride. Nel frattempo, il Diesel è praticamente scomparso. L'auto elettrica mostra un primo rialzo dopo anni di stagnazione, ma questa crescita deve ancora dimostrare di poggiare su basi solide e durature. Deriva infatti esclusivamente dal segmento delle auto compatte, che pur crescendo rimangono comunque ad un irrilevante 4,2%, mentre le vetture più grandi sono ancora sotto ai livelli già raggiunti nel 2023 (13,1%), senza sostanziali scostamenti.

Allargando lo sguardo all'Europa, la progressione delle vetture Full Electric è sostanzialmente piatta da ormai più di tre anni, nonostante l'aumento delle colonnine di ricarica. Qual è la conseguenza di queste tendenze? Un crollo dei valori residui delle BEV, che hanno un divario di 15-20 punti rispetto alle ICE. I dati del Q1 2025 purtroppo confermano anche quanto si pensava da tempo: **eliminare il Diesel non ha avuto, e non avrà, alcun impatto sulle emissioni medie di CO2**. Negli ultimi 10 anni il Diesel è infatti passato dal 56% del mercato a solo il 10% delle auto vendute ogni anno, ma le emissioni medie delle auto vendute sono rimaste superiori ai 115 g/km, anche sopra i valori del 2015.

In nodi dell'automotive: competitività, elettriche, tasse



All'Automotive Dealer Day i rappresentanti di tutte le categorie hanno spiegato tutte le difficoltà del settore alla presenza del ministro, che ha tracciato la road map delle iniziative necessarie per uscire dalla crisi

Un grido di dolore dell'automotive arriva dall'Automotive Dealer Day di Verona, l'appuntamento di riferimento per il mondo della distribuzione e dei servizi del settore. Un grido non nuovo, anzi ripetuto, ma sempre più allarmato, perché il tempo passa e non si assistono ai cambiamenti di rotta necessari. A lanciarlo sono stati, in occasione del convegno inaugurale dell'evento alla presenza del ministro Matteo Salvini, tutti i principali rappresentanti delle categorie interessate, ognuno con sfumature diverse, com'è inevitabile essendo gli interessi in gioco molteplici e differenziati.

COMPONENTISTI E CASE

—

Marco Stella, vicepresidente Anfia e che in seno all'associazione confindustriale guida il gruppo dei produttori di componenti, ha per esempio ribadito la necessità di una politica industriale da parte del governo che permetta di rilanciare la competitività di un settore che sta affrontando problemi seri, a livello europeo ma con specificità italiane. Stella ha sottolineato come "la sola produzione di auto valga in Italia il 5% del Pil, ma se si tengono conto dei servizi il valore arriva al 15%": cifre che spiegano come siano indispensabili passi

avanti nel sostegno alla ricerca e sviluppo delle imprese e nel campo dell'energia, che nel nostro Paese ha costi proibitivi. Positivo è stato il rinvio delle multe per lo sfioramento in tema di emissioni che avrebbero dovuto pagare i costruttori non in linea con i limiti europei, ma non basta: "Occorre realizzare un percorso che rimetta in carreggiata la manifattura europea". E che, ha aggiunto Michel Crisci, presidente dell'Unrae (l'associazione dei costruttori stranieri presenti in Italia), permetta di ridare fiato a un Paese come l'Italia in cui un quinto del parco circolante, che ammonta a 40,6 milioni di auto, ha un'età superiore a 19 anni, mentre la media è salita oggi a 13 anni: "Manca un approccio strategico per affrontare step by step i problemi del settore in tutte le aree", ha spiegato Crisci, "evitando una politica che ha visto troppi annunci di provvedimenti poi arrivati o mai arrivati". Un esempio significativo è quello della fiscalità sull'auto, che porta nelle casse dello Stato complessivamente 77 miliardi di euro all'anno, ma che vede ancora penalizzate le auto aziendali in termini di detraibilità dell'Iva e di deducibilità dei costi, sulla base di una annosa deroga concessa dall'Unione Europea, in scadenza a fine 2025.

le auto aziendali

—

Il tema dolente delle auto aziendali è stato affrontato anche da Alberto Viano, presidente dell'**Aniasa**, l'associazione delle aziende del settore del noleggio e della mobilità condivisa. Il suo intervento ha riguardato la discussa modifica della normativa sul fringe benefit, varata quest'anno dal governo, basata sulla tecnologia (favorisce Bev e plug-in) e non più sul livello delle emissioni. Qualcosa che si è abbattuto in modo inatteso sul settore, "contraria ai principi di neutralità tecnologica sostenuti dal governo", come ha sottolineato Crisci, e che ha danneggiato già nei primi mesi di quest'anno il settore, causando una flessione importante delle nuove immatricolazioni, sostituite con proroghe da tre a quattro o cinque anni della validità dei contratti in corso. Un autogol fiscale, per altro, che non ha portato grandi benefici alle vendite di auto elettriche, la cui quota resta inchiodata intorno al 4-5% del mercato complessivo.

colonnine ok

—

E, a proposito di auto elettriche, il problema alla loro diffusione non sembra essere quello della rete di ricarica delle batterie, almeno secondo Fabio Pressi, presidente di Motus-E, l'associazione degli operatori della mobilità elettrica. "La rete italiana", ha spiegato, "è sufficientemente capillare, con 64 mila punti di ricarica, se la si rapporta al parco di Bev circolanti, pari a circa 300 mila auto: le colonnine restano a volte addirittura sottoutilizzate". Il problema si ripercuote sugli operatori della ricarica, che sono privati e che hanno investito nella rete 1,5 miliardi di euro, senza ottenere finora ritorni adeguati: per Pressi, allora, bisogna intervenire sui costi dell'energia, troppo elevati in Italia, e sulla diffusione delle Bev, nel nostro Paese sei volte inferiore a quella che si registra in Francia e otto volte più bassa di quella tedesca. In caso contrario, l'obiettivo fissato dal governo di sei milioni di auto elettriche nel

2030, stabilito con il Pniec (il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima), decisamente troppo ambizioso alla luce della situazione attuale, è destinato a rimanere sulla carta.

i concessionari

—

Ma è davvero realistico pensare a una tale diffusione nei prossimi anni delle auto a batteria? Plinio Vanini, vicepresidente dell'associazione di concessionari italiani Federauto e a sua volta titolare del primo gruppo di dealer del Paese, ha voluto ricordare come il settore avesse lanciato già anni fa un grido di allarme contro "la deriva ideologica dell'Unione Europa, con una posizione che allora risultava controcorrente, ma che ora si rivela corretta, tanto che anche l'industria, un tempo favorevole e sbilanciata negli investimenti, sta rivedendo le sue posizioni". Che fare, allora? "Rivedere il Green Deal, azzerare le sanzioni e non spostarne solamente la scadenza, ripensare completamente il percorso nonostante troppe teste nei posti di comando siano le stesse che nell'Unione Europea hanno creato il problema". Senza dimenticare che, in un mercato come quello italiano da 1,5 milioni di auto l'anno, ogni flessione di 100 mila auto vendute si traduce nella perdita di 5.000 posti di lavoro. Da rivedere è anche l'intera fiscalità sull'auto, a partire da quel superbollo che altro non è se non "un anacronistico, vecchio balzello".

il ministro

—

La riforma del superbollo, del resto, sta a cuore al ministro Matteo Salvini, che ha chiuso l'incontro accogliendo le istanze formulate dai rappresentanti dell'automotive, con i quali da tempo dimostra consonanza d'intenti. Nella sua agenda ci sono, oltre a una rimodulazione della sovrattassa in base alla potenza delle vetture, il proseguimento della battaglia per la revisione del Green Deal europeo ("Non dimentichiamo che, nonostante tutti i sacrifici chiestici, nel 2023 il mondo ha toccato il record di 37,4 miliardi di tonnellate di anidride carbonica, nei quali l'Europa conta solo per il 7% e la Cina per il 31%"), la richiesta di azzeramento delle multe ai costruttori per le emissioni, l'eliminazione della scadenza del 2035 ("Folle, irrealizzabile, sbagliata"), la modifica della nuova normativa sui fringe benefit (con la prossima legge finanziaria), il miglioramento delle attività delle sedi della Motorizzazione Civile, un riordino della normativa sugli autovelox (a censimento delle apparecchiature in uso completate) e un ripensamento del blocco delle auto Euro 5 nella Pianura Padana previsto per il prossimo autunno. A Salvini non piace neppure il passaggio dal sistema dei concessionari a quello del contratto di agenzia, previsto da alcuni costruttori: un messaggio che i dealer presenti a Verona hanno apprezzato molto.

Esuberi raddoppiati rispetto alle stime e nuove chiusure di stabilimenti. L'ad Espinosa: "Non possiamo fare previsioni"

Nissan perde oltre 4 miliardi e prepara il taglio di 20 mila posti

LORENZO LAMPERTI
TAIPEI

Dal sogno del rilancio all'incubo del crollo. Nissan è tra le vittime più illustri della crisi che sta colpendo il settore dell'auto, soprattutto dopo i dazi del 25% imposti da Donald Trump sui veicoli stranieri importati negli Stati Uniti. Già lo scorso novembre, il colosso giapponese aveva annunciato il taglio di 9 mila posti di lavoro in tutto il mondo e la riduzione della capacità produttiva globale del 20%. Ieri, Nissan ha annunciato una perdita netta di 4,5 miliardi di dollari nell'esercizio fiscale chiuso a marzo, poche ore dopo che la stampa giapponese aveva anticipato 11 mila nuovi tagli al personale. Più del doppio del numero previsto, col totale che sale a un esorbitante 20 mila dipendenti mandati a casa, il 15% della forza lavoro globale. Di più: ben sette dei 17 impianti di produzione del marchio verranno chiusi entro il 2027. «Non lo faremmo se non fosse necessario per sopravvivere», ha ammesso Ivan

Espinosa, amministratore delegato della casa. A pesare è il rallentamento sui due mercati più importanti. In Cina, il ritardo accumulato sull'elettrico e l'ascesa dei rivali autoctoni ha abbattuto le vendite. Negli Usa, Nissan possiede due stabilimenti di assemblaggio con una capacità annua combinata di circa un milione di veicoli, ma nel 2024 ha prodotto solo 525 mila unità. Ne deriva che le previsioni sono state cancellate. «L'incertezza che circonda le politiche doganali degli Stati Uniti ci impedisce di fare una stima razionale», ha detto Espinosa.

Le agenzie di rating hanno declassato il debito di Nissan nella categoria "spazzatura", e Moody's indica l'obsolescenza dei modelli come una delle cause del calo delle vendite. L'azienda aveva intravisto la possibilità di rilancio pochi mesi fa, coi negoziati per la fusione con Honda, che ieri ha visto un pesante calo dei profitti su base annua. Ma il mancato accordo sul piano di risanamento dei debiti ha portato alla rottura della trattativa. Lo storico rivale interno non

se la passa molto meglio. L'utile operativo di Honda crollerà di quasi il 60% per l'anno fiscale iniziato ad aprile. Il produttore, che costruisce gran parte dei veicoli venduti negli Stati Uniti in Canada e Messico, ha attribuito il ridimensionamento delle previsioni a un impatto stimato di ben 4,4 miliardi di dollari dovuto ai dazi. Secondo un nuovo studio di Aniasa e Bain&Company, il periodo 2017-2030 si chiuderà con un declino dell'1,2% dell'automotive giapponese. Il rischio è che la picchiata dei ricavi causi ulteriori ritardi nello sviluppo dei veicoli elettrici, settore strategico in cui i rivali cinesi hanno accumulato un vantaggio sostanzioso.

Le case giapponesi, ma in generale l'intera economia nipponica, dipendono molto dall'America. Per Tokyo, le auto rappresentano oltre il 30% delle esportazioni negli Stati Uniti e il 7% dell'export totale. Compagnie come Subaru generano oltre il 70% delle vendite negli Usa. I dazi causeranno un calo del 15-20% del-

le spedizioni con un impatto dello 0,2% sul Pil. Anche Toyota stima un calo del 34,9% dell'utile netto per l'anno fiscale in corso. Ma il primo colosso automotive giapponese se la passa meglio degli altri, grazie all'aumento della produzione locale negli Usa e i buoni rapporti con la Cina, dove sta costruendo un impianto esclusivamente per veicoli elettrici.

Il governo giapponese ha definito le difficoltà dell'auto una «emergenza nazionale», col premier Shigeru Ishiba che ha garantito che continuerà a premere su Trump per una revoca dei dazi. A Tokyo si vive come un tradimento il fatto che la Casa Bianca abbia dato priorità alla de-escalation con la rivale Pechino, piuttosto che venire incontro alle impellenti esigenze del suo principale alleato asiatico. —

I dazi statunitensi hanno ridotto i margini per le case nipponiche



Automotive Dealer Day Elettrico, flotte, futuro dell'auto: la filiera si raduna a Verona



È iniziata la 23esima edizione dell'**Automotive Dealer Day**, l'appuntamento che da diversi anni riunisce a Verona gran parte della filiera automobilistica italiana. L'evento, organizzato da Quintegia, è stato aperto dal convegno "Le Associazioni dell'automotive a confronto con il governo sul futuro della mobilità in Italia" a cui hanno partecipato il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e i rappresentanti delle associazioni Anfia, **Aniasa**, Federauto, Motus-E e Unrae.

La tempesta perfetta. Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista su vari temi: dall'auto elettrica ("deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal) alle flotte aziendali ("il governo ha sbagliato e deve fare dietrofront"), dal superbollo (**ormai agli sgoccioli**, secondo le previsioni di Salvini) al modello d'agenzia ("Sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto"). Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato come l'industria automotive si trovi oggi al centro di una "tempesta perfetta", generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione.

I temi caldi. Diversi sono stati i temi emersi durante il tavolo di confronto. Per esempio, le associazioni hanno ribadito la richiesta di una maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati. Inoltre, sul

fronte della mobilità elettrica, sono state evidenziate non solo la crescita dell'infrastruttura di ricarica o l'ampia offerta di modelli, ma anche criticità quali burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida. Un passaggio della discussione ha riguardato anche la situazione del mercato, caratterizzato da consumatori attendisti in assenza di incentivi e di una visione a lungo termine. Sul tema delle flotte aziendali, le associazioni giuicano le norme sui **fringe benefit** poco efficaci nel sostenere la transizione e segnalano le difficoltà delle imprese a rinnovare i propri parchi e dei concessionari ad affrontare un rallentamento del mercato dovuto anche a una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei. "Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni, ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali", ha osservato Tommaso Bortolomiol, Ceo di Quintegia. "L'auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l'Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità".

Noleggio auto, il lungo termine sostiene il mercato. Aumenta la durata dei contratti e “riparte” il canale privati



Noleggio auto, il lungo termine sostiene il mercato. Aumenta la durata dei contratti e “riparte” il canale privati
di Giampiero Bottino

«Navigare nella nebbia»: per definire una situazione poco incoraggiante bastano queste parole, le prime del titolo attribuito all’edizione 2025 dell’analisi che **Aniasa**, l’Associazione confindustriale nella quale si riconoscono le aziende dell’autonoleggio, dedica ogni anno allo stato di salute e alle prospettive del mercato automobilistico.

A togliere definitivamente ogni dubbio anche a coloro che vedono il bicchiere sempre mezzo pieno, provvede la seconda e conclusiva parte («Il futuro incerto dell’automotive») del titolo della ricerca affidata, come sempre, alle competenze della società di consulenza Bain & Company che ha disegnato un quadro tutt’altro che roseo, partendo dalla considerazione che dopo un lungo periodo di crescita continua (+3,3% annuo tra il 2001 e il 2017, al traino soprattutto della locomotiva cinese), il rallentamento delle vendite globali favorito dalla pandemia ha segnato la fine di un’epoca.

Le aspettative sono radicalmente cambiate, innescando previsioni che fino al 2030 parlano di stagnazione cinese e di declino compreso tra -0,4% e -1,2% dei mercati maturi come Europa, Nord America, Giappone e Corea, alla cui retromarcia potrà contrapporsi l’espansione di nuove aree come il Sud America e l’Asia Meridionale.

In un panorama denso di incognite, l'Italia affida le poche notazioni positive al mondo del noleggio, soprattutto quello a lungo termine che, come ha spiegato il presidente dell'**Aniasa** Alberto Viano, ha archiviato il 2024 sfiorando gli 1,3 milioni di veicoli in flotta (in crescita rispetto all'anno precedente del 6% e di 76.000 unità) e i 12,5 miliardi di fatturato complessivo, compreso quello imputabile alla rivendita dell'usato.

Nel corso dell'anno si sono registrate diverse tendenze, a cominciare dal diffuso aumento della durata dei contratti, ormai arrivati a superare i 36 mesi nell'80% dei casi), e la "ripartenza" del canale privati i cui contratti sono aumentati del 3% rispetto all'anno precedente. Una tendenza confermata nel primo trimestre 2025, che nel caso del lungo termine ha visto aumentare le immatricolazioni dell'11,5%, il giro d'affari del 10% e la consistenza della flotta del +4,7%.

Leggermente diversa la situazione del breve termine, che ha chiuso il 2024 con numeri positivi (giro d'affari +5% a 1,5 miliardi di euro, noleggi +10% a quota 4,7 milioni, 38 milioni di giornate di noleggio, flotta cresciuta del 2,3% a 140.000 unità), ma anche con un clima competitivo molto accentuato, che ha determinato la riduzione (-1,5%) nei prezzi di noleggio giornalieri e ha trovato espressione nell'aumento del numero degli operatori, soprattutto a livello locale, non sempre provvisti dell'esperienza necessaria per soddisfare compiutamente le aspettative dei clienti. Analogamente per l'andamento del breve termine l'inizio del nuovo anno che nei primi tre mesi ha beneficiato da un lato lo sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), ma dall'altro ha assistito a una riduzione del 3,5% dei giorni di noleggio, della consistenza delle flotte (-5,5%) e del calo delle immatricolazioni, che si sono ridotte del 2,7%.

Nel suo intervento il presidente Viano ha sottolineato anche il momento critico del car sharing, che nel 2024 ha archiviato 4,2 milioni di noleggi rispetto ai 5 milioni dell'anno precedente e addirittura ai 10 milioni del 2019. La flotta si è ridotta a 3.300 unità, all'80% concentrate a Milano e Roma, per metà mediamente non disponibili a causa di furti e danneggiamenti abituali per questa tipologia di vetture.

Noleggino auto, il lungo termine sostiene il mercato. Aumenta la durata dei contratti e “riparte” il canale privati



«Navigare nella nebbia»: per definire una situazione poco incoraggiante bastano queste parole, le prime del titolo attribuito all'edizione 2025 dell'analisi che **Aniasa**, l'Associazione confindustriale nella quale si riconoscono le aziende dell'autonoleggio, dedica ogni anno allo stato di salute e alle prospettive del mercato automobilistico.

A togliere definitivamente ogni dubbio anche a coloro che vedono il bicchiere sempre mezzo pieno, provvede la seconda e conclusiva parte («Il futuro incerto dell'automotive») del titolo della ricerca affidata, come sempre, alle competenze della società di consulenza Bain & Company che ha disegnato un quadro tutt'altro che roseo, partendo dalla considerazione che dopo un lungo periodo di crescita continua (+3,3% annuo tra il 2001 e il 2017, al traino soprattutto della locomotiva cinese), il rallentamento delle vendite globali favorito dalla pandemia ha segnato la fine di un'epoca.

Le aspettative sono radicalmente cambiate, innescando previsioni che fino al 2030 parlano di stagnazione cinese e di declino compreso tra -0,4% e -1,2% dei mercati maturi come Europa, Nord America, Giappone e Corea, alla cui retromarcia potrà contrapporsi l'espansione di nuove aree come il Sud America e l'Asia Meridionale.

In un panorama denso di incognite, l'Italia affida le poche notazioni positive al mondo del

noleggio, soprattutto quello a lungo termine che, come ha spiegato il presidente dell'**Aniasa** Alberto Viano, ha archiviato il 2024 sfiorando gli 1,3 milioni di veicoli in flotta (in crescita rispetto all'anno precedente del 6% e di 76.000 unità) e i 12,5 miliardi di fatturato complessivo, compreso quello imputabile alla rivendita dell'usato.

Nel corso dell'anno si sono registrate diverse tendenze, a cominciare dal diffuso aumento della durata dei contratti, ormai arrivati a superare i 36 mesi nell'80% dei casi), e la "ripartenza" del canale privati i cui contratti sono aumentati del 3% rispetto all'anno precedente. Una tendenza confermata nel primo trimestre 2025, che nel caso del lungo termine ha visto aumentare le immatricolazioni dell'11,5%, il giro d'affari del 10% e la consistenza della flotta del +4,7%.

Leggermente diversa la situazione del breve termine, che ha chiuso il 2024 con numeri positivi (giro d'affari +5% a 1,5 miliardi di euro, noleggi +10% a quota 4,7 milioni, 38 milioni di giornate di noleggio, flotta cresciuta del 2,3% a 140.000 unità), ma anche con un clima competitivo molto accentuato, che ha determinato la riduzione (-1,5%) nei prezzi di noleggio giornalieri e ha trovato espressione nell'aumento del numero degli operatori, soprattutto a livello locale, non sempre provvisti dell'esperienza necessaria per soddisfare compiutamente le aspettative dei clienti. Analogamente per l'andamento del breve termine l'inizio del nuovo anno che nei primi tre mesi ha beneficiato da un lato lo sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), ma dall'altro ha assistito a una riduzione del 3,5% dei giorni di noleggio, della consistenza delle flotte (-5,5%) e del calo delle immatricolazioni, che si sono ridotte del 2,7%.

Nel suo intervento il presidente Viano ha sottolineato anche il momento critico del car sharing, che nel 2024 ha archiviato 4,2 milioni di noleggi rispetto ai 5 milioni dell'anno precedente e addirittura ai 10 milioni del 2019. La flotta si è ridotta a 3.300 unità, all'80% concentrate a Milano e Roma, per metà mediamente non disponibili a causa di furti e danneggiamenti abituali per questa tipologia di vetture.

Aniasa

Auto Ue: crisi strutturale almeno fino al 2030

In Italia le auto ibride avanzano, ma le elettriche restano ancora marginali, frenate da prezzi elevati e infrastrutture carenti, mentre il mercato dell'usato continua a crescere. L'industria europea dell'auto deve ripensare la catena del valore, la presenza geografica e le strategie produttive.

13/05/2025

-
-
-
-



Report sullo stato di crisi dell'auto europea

L'orizzonte di medio termine del mercato automobilistico europeo, dopo decenni in crescita,

appare oggi compromesso. **Il suo declino strutturale - secondo gli addetti ai lavori - durerà almeno cinque anni, a causa di una domanda stagnante, una diffusione delle auto elettriche tutt'altro che vivace e un crescente ricorso all'usato (soprattutto in Italia).** Non di meno, il settore fa i conti anche con un quadro macroeconomico incerto, che impedisce alle famiglie la programmazione di una spesa importante come è l'acquisto di un'auto. È quanto emerge dalla nuova ricerca dal titolo "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive", di **ANIASA** e Bain & Company sul mercato automotive, secondo cui le case tedesche sono tra le più a rischio per i dazi USA, ma è anche l'intero settore globale che affronta forti tensioni geopolitiche, squilibri industriali e una transizione green ancora debole e frammentata.

Mercato auto: un rallentamento strutturale dopo anni di crescita

Tra il 2001 e il 2017 il settore auto è cresciuto del 3,3% annuo, ma il Covid ha interrotto lo slancio. La produzione è in calo dal 2019 per cause strutturali (carenza chip, crisi supply chain) e si prevede un aumento globale di appena lo 0,2% fino al 2030. Intanto, **il baricentro del mercato mondiale si sta spostando. Se nei primi anni 2000 l'Asia (Cina soprattutto) era il traino, oggi il quadro è ben diverso.** Tra il 2017 e il 2030, la domanda rimarrà stagnante in Cina (+0,3%) e calerà in Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%) e nei mercati asiatici maturi (-1,2%). **A distinguersi in positivo saranno invece Asia meridionale (+2,7%) e Sud America (+1,5%), grazie all'urbanizzazione e a un reddito disponibile migliore.** Nel complesso, in Europa si prevede entro il 2028 un calo di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle stime precedenti. Il Nord America la segue a ruota con una perdita di 7,5 milioni di unità.

Dazi e tensioni geopolitiche: i marchi tedeschi di auto i più esposti

La frenata mette in crisi la sostenibilità di molte case, quelle più esposte soprattutto sui mercati maturi. Il quadro è aggravato da un uso sempre più politico dei dazi. **Le case tedesche sono tra le più colpite tra stagnazione europea, frenata cinese e barriere doganali USA. Il problema riguarda anche le giapponesi e coreane, fortemente presenti in Nord America.** Washington, nel tentativo di rilanciare l'output interno dopo un crollo pluridecennale della manifattura, ha reso il settore più protezionista. Tra il 1947 e il 2023, l'occupazione manifatturiera Usa è scesa dal 30% all'8% della forza lavoro, e la quota della manifattura sul PIL è passata dal 25% al 10%. E nel 2024 gli USA sono diventati il primo Paese importatore di veicoli leggeri (circa 5 milioni, il 23% della domanda interna). L'Europa segue con oltre 4 milioni di unità. Cina e Giappone, invece, restano quasi del tutto autosufficienti.

Mercato auto in Italia: l'usato cresce mentre l'elettrico arranca

Nel nostro Paese, l'auto resta centrale nella mobilità quotidiana, ma le vendite di nuove vetture sono in calo, mentre cresce il mercato dell'usato. **Il prezzo continua a essere il principale freno: rappresenta il primo motivo (35%) per cui i consumatori italiani si rivolgono a marchi cinesi o asiatici.** Nel primo trimestre del 2025, **le auto ibride hanno raggiunto il 50% del mercato, mentre le elettriche pure (BEV) sono ferme al 5%, con livelli ancora più bassi nel Mezzogiorno.** Le elettriche compatte mostrano segnali di ripresa, ma i

modelli di fascia alta restano stagnanti. Nonostante il quasi totale abbandono del diesel, le emissioni medie di CO2 restano oltre i 115 g/km, superiori ai livelli del 2015. A livello europeo, la diffusione delle BEV è piatta da più di tre anni, a dimostrazione che la transizione ecologica è ancora guidata dall'offerta, più che dalla domanda.

Le sfide per l'Europa: ripensare l'intero settore auto

Il mix tra vincoli normativi stringenti, domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento del settore auto europeo. È quanto sostiene Alberto Viano, presidente di **ANIASA**, sottolineando come la frammentazione dell'offerta e la bassa saturazione degli impianti minino la competitività del continente. In sintonia anche la visione di Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company e responsabile del settore automotive in Italia, secondo il quale il comparto non può più contare sulla crescita naturale. Solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine.

Automotive, Salvini “Sul superbollo soluzione in diversi step”

VERONA (ITALPRESS) – La 23^a edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility, si è aperta questa mattina a Verona alla presenza del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, nella sessione inaugurale “Le Associazioni dell’automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia”. Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista: “L’auto elettrica deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront. In delega fiscale è già presente il tema legato al superbollo, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all’eliminazione completa. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un’imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato. Sul modello d’agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto”. Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato come l’industria automotive si trovi oggi al centro di una “tempesta perfetta”, generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Al tavolo hanno partecipato ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio), Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione

Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

Tra i temi emersi competitività e politica industriale: si è chiesta maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE.

Mobilità elettrica: nonostante la crescita dell'infrastruttura di ricarica e l'ampia offerta di modelli, la diffusione dell'elettrico è ancora limitata. Le criticità evidenziate includono burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida.

Supporto alla domanda e ruolo delle Case Auto: si è sottolineato come il mercato sia fermo, con il crollo del diesel e una crescita marginale del mild hybrid. I cittadini, in assenza di incentivi e visione a lungo termine, rimangono in attesa.

Auto aziendale e fiscalità: le norme sui fringe benefit sono giudicate poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei.

“Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni - dichiara Tommaso Bortolomiol, CEO di Quintegia -. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L'auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l'Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità”, conclude Bortolomiol.

- Foto Quintegia -

(ITALPRESS).

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.

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.

Automotive, Salvini “Sul superbollo soluzione in diversi step”



>> Itaipress

VERONA (ITALPRESS) - La 23ª edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility, si è aperta questa mattina a Verona alla presenza del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, nella sessione inaugurale "Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia". Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista: "L'auto elettrica deve essere una opzione,

conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront. In delega fiscale è già presente il tema legato al superbollo, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all'eliminazione completa. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un'imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato. Sul modello d'agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto". Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato come l'industria automotive si trovi oggi al centro di una "tempesta perfetta", generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Al tavolo hanno partecipato ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

Tra i temi emersi competitività e politica industriale: si è chiesta maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE.

Mobilità elettrica: nonostante la crescita dell'infrastruttura di ricarica e l'ampia offerta di modelli, la diffusione dell'elettrico è ancora limitata. Le criticità evidenziate includono burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida.

Supporto alla domanda e ruolo delle Case Auto: si è sottolineato come il mercato sia fermo, con il crollo del diesel e una crescita marginale del mild hybrid. I cittadini, in assenza di incentivi e visione a lungo termine, rimangono in attesa.

Auto aziendale e fiscalità: le norme sui fringe benefit sono giudicate poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei.

"Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni - dichiara Tommaso Bortolomiol, CEO di Quintegia -. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L'auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l'Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità", conclude Bortolomiol.

- Foto Quintegia -

(ITALPRESS).

Automotive, Salvini “Sul superbollo soluzione in diversi step”



VERONA (ITALPRESS) – La 23ª edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility, si è aperta questa mattina a Verona alla presenza del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, nella sessione inaugurale “Le Associazioni dell’automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia”. Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista: “L’auto elettrica deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront. In delega fiscale è già presente il tema legato al superbollo, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all’eliminazione completa. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un’imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato. Sul modello d’agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto”. Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato

come l'industria automotive si trovi oggi al centro di una "tempesta perfetta", generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Al tavolo hanno partecipato ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

Tra i temi emersi competitività e politica industriale: si è chiesta maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE.

Mobilità elettrica: nonostante la crescita dell'infrastruttura di ricarica e l'ampia offerta di modelli, la diffusione dell'elettrico è ancora limitata. Le criticità evidenziate includono burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida.

Supporto alla domanda e ruolo delle Case Auto: si è sottolineato come il mercato sia fermo, con il crollo del diesel e una crescita marginale del mild hybrid. I cittadini, in assenza di incentivi e visione a lungo termine, rimangono in attesa.

Auto aziendale e fiscalità: le norme sui fringe benefit sono giudicate poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei.

"Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni - dichiara Tommaso Bortolomiol, CEO di Quintegia -. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L'auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l'Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità", conclude Bortolomiol.

- Foto Quintegia -

(ITALPRESS).

Noleggino auto, il lungo termine sostiene il mercato. Aumenta la durata dei contratti e “riparte” il canale privati



«Navigare nella nebbia»: per definire una situazione poco incoraggiante bastano queste parole, le prime del titolo attribuito all'edizione 2025 dell'analisi che **Aniasa**, l'Associazione confindustriale nella quale si riconoscono le aziende dell'autonoleggio, dedica ogni anno allo stato di salute e alle prospettive del mercato automobilistico.

A togliere definitivamente ogni dubbio anche a coloro che vedono il bicchiere sempre mezzo pieno, provvede la seconda e conclusiva parte («Il futuro incerto dell'automotive») del titolo della ricerca affidata, come sempre, alle competenze della società di consulenza Bain & Company che ha disegnato un quadro tutt'altro che roseo, partendo dalla considerazione che dopo un lungo periodo di crescita continua (+3,3% annuo tra il 2001 e il 2017, al traino soprattutto della locomotiva cinese), il rallentamento delle vendite globali favorito dalla pandemia ha segnato la fine di un'epoca.

Le aspettative sono radicalmente cambiate, innescando previsioni che fino al 2030 parlano di stagnazione cinese e di declino compreso tra -0,4% e -1,2% dei mercati maturi come Europa, Nord America, Giappone e Corea, alla cui retromarcia potrà contrapporsi l'espansione di nuove aree come il Sud America e l'Asia Meridionale.

In un panorama denso di incognite, l'Italia affida le poche notazioni positive al mondo del noleggio, soprattutto quello a lungo termine che, come ha spiegato il presidente dell'**Aniasa**

Alberto Viano, ha archiviato il 2024 sfiorando gli 1,3 milioni di veicoli in flotta (in crescita rispetto all'anno precedente del 6% e di 76.000 unità) e i 12,5 miliardi di fatturato complessivo, compreso quello imputabile alla rivendita dell'usato.

Nel corso dell'anno si sono registrate diverse tendenze, a cominciare dal diffuso aumento della durata dei contratti, ormai arrivati a superare i 36 mesi nell'80% dei casi), e la "ripartenza" del canale privati i cui contratti sono aumentati del 3% rispetto all'anno precedente. Una tendenza confermata nel primo trimestre 2025, che nel caso del lungo termine ha visto aumentare le immatricolazioni dell'11,5%, il giro d'affari del 10% e la consistenza della flotta del +4,7%.

Leggermente diversa la situazione del breve termine, che ha chiuso il 2024 con numeri positivi (giro d'affari +5% a 1,5 miliardi di euro, noleggi +10% a quota 4,7 milioni, 38 milioni di giornate di noleggio, flotta cresciuta del 2,3% a 140.000 unità), ma anche con un clima competitivo molto accentuato, che ha determinato la riduzione (-1,5%) nei prezzi di noleggio giornalieri e ha trovato espressione nell'aumento del numero degli operatori, soprattutto a livello locale, non sempre provvisti dell'esperienza necessaria per soddisfare compiutamente le aspettative dei clienti. Analogo per l'andamento del breve termine l'inizio del nuovo anno che nei primi tre mesi ha beneficiato da un lato lo sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), ma dall'altro ha assistito una riduzione del 3,5% dei giorni di noleggio, della consistenza delle flotte (-5,5%) e del calo delle immatricolazioni, che si sono ridotte del 2,7%.

Nel suo intervento il presidente Viano ha sottolineato anche il momento critico del car sharing, che nel 2024 ha archiviato 4,2 milioni di noleggi rispetto ai 5 milioni dell'anno precedente e addirittura ai 10 milioni del 2019. La flotta si è ridotta a 3.300 unità, all'80% concentrate a Milano e Roma, per metà mediamente non disponibili a causa di furti e danneggiamenti abituali per questa tipologia di vetture.

Il noleggio a lungo termine cresce in Italia: male il car sharing



Con 1,4 milioni di veicoli in flotta e una penetrazione che copre quasi un terzo delle nuove immatricolazioni, il settore del noleggio in Italia conferma il proprio **ruolo centrale nel panorama della mobilità**. A sottolinearlo è la 24^a edizione del Rapporto **ANIASA**, l'associazione di Confindustria che rappresenta i servizi di mobilità, presentata a Roma. Emerge un **comparto in espansione, ma ancora frenato da vincoli normativi e fiscali frammentari** che ostacolano investimenti e sviluppo.

Nel **2024**, nonostante un **calo delle immatricolazioni** (-53.000 unità rispetto all'anno precedente), il noleggio ha rappresentato il 28% delle auto nuove, arrivando a 474.000 veicoli immatricolati per un valore d'acquisto vicino ai 14 miliardi di euro. Si rafforza la componente sostenibile del parco: il 32% delle elettriche e il 48% delle plug-in sono entrate in flotta attraverso operatori di noleggio.

Il noleggio a breve termine mostra segnali contrastanti. Il fatturato ha superato 1,5 miliardi di euro (+5% sul 2023) con 4,7 milioni di noleggi effettuati, ma il settore è messo sotto pressione dalla crescente competizione locale, con operatori a basso costo che, sebbene aumentino l'offerta, generano un numero elevato di segnalazioni da parte dei clienti. Le giornate complessive di noleggio hanno toccato quota 38 milioni, mentre la flotta si è assestata a

140.000 veicoli (+2,3%).

Al contrario, **il lungo termine** continua a crescere, spinto da formule contrattuali più estese (l'80% supera i 36 mesi) e da una domanda solida, anche da parte dei privati. Con un giro d'affari superiore ai 12,5 miliardi di euro e una flotta che sfiora 1,3 milioni di mezzi (+6%), il segmento mostra vitalità nonostante la frenata delle nuove immatricolazioni (-15%). Importante anche la spinta del comparto dei veicoli commerciali leggeri, saliti a 225.000 unità (+7,5%).

Più preoccupante lo scenario del car sharing: nel 2024 si è registrato **un netto calo dell'utilizzo**, con 4,2 milioni di noleggi rispetto ai 5 del 2023 e ai 10 milioni del 2019. La flotta, ridotta a circa 3.300 mezzi, è spesso inattiva a causa di furti e danneggiamenti. L'80% dei veicoli è concentrato tra Roma e Milano.

"Il settore necessita di una cornice normativa stabile, omogenea e moderna", ha dichiarato il presidente ANIASA Alberto Viano, ricordando che le regole attuali risalgono al 1992. "Solo così potremo contribuire in modo decisivo alla decarbonizzazione del parco circolante nazionale".

Crisi auto Europa: domanda in calo, dazi USA e futuro incerto



Il panorama automobilistico globale è entrato in una fase di profondo cambiamento. Dopo anni di crescita continua, il comparto sta vivendo un rallentamento strutturale, aggravato da nuove dinamiche geopolitiche e da tensioni nelle catene produttive. In Italia, le immatricolazioni calano, si privilegia l'usato, l'elettrico stenta a decollare e le emissioni di CO2 rimangono elevate, nonostante la ritirata del diesel.

A delineare questa complessa situazione è il nuovo rapporto elaborato da **ANIASA** e **Bain & Company**, presentato a Milano con il titolo "*Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive*". Il documento offre una lettura approfondita dei principali fattori che condizionano oggi la mobilità privata e l'industria dell'auto, in Italia e nel mondo.

Dal 2019, a fronte di un PIL globale in ripresa, la produzione di veicoli ha mostrato un'inversione di tendenza. Tra i fattori chiave: carenza di semiconduttori, logistica fragile e una domanda in calo nei mercati storici. Le previsioni al 2030 indicano una crescita globale prossima allo zero: +0,2% di media annua.

Il periodo di espansione guidato dall'Asia si è esaurito. Ora si delinea una stagnazione per la Cina (+0,3% CAGR), una flessione per Europa (-0,6%) e Nord America (-0,4%), e un vero e proprio arretramento per Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, il futuro della domanda sembra passare da regioni emergenti come Sud America (+1,5%) e Asia meridionale (+2,7%), dove urbanizzazione e crescita economica favoriscono lo sviluppo del mercato auto.

L'Europa potrebbe perdere entro il 2028 oltre 15 milioni di immatricolazioni rispetto alle previsioni iniziali. Anche il Nord America seguirà un percorso simile, con un deficit stimato di 7,5 milioni di veicoli. Si tratta di dati che evidenziano una fragilità strutturale destinata a colpire in particolare i costruttori più legati a queste aree.

L'instabilità commerciale fra i grandi blocchi economici alimenta l'uso dei dazi come leva di protezione industriale. I marchi tedeschi risultano i più esposti, con circa il 50% dei volumi in bilico, tra Europa in declino, Cina meno ricettiva e Stati Uniti sempre più protettivi. Anche i brand giapponesi e coreani rischiano sul mercato americano, benché abbiano parzialmente localizzato la produzione per contenere gli effetti delle barriere doganali.

Negli ultimi decenni, gli Stati Uniti hanno progressivamente perso il peso manifatturiero, mentre la Cina ha conquistato la leadership in settori strategici, tra cui acciaio e cantieristica.

Gli USA sono il maggiore importatore mondiale di veicoli leggeri, con oltre 5 milioni di unità attese nel 2024 (pari al 23% del fabbisogno). Seguono Europa e Medio Oriente. In netta

controtendenza, Cina e Giappone risultano autosufficienti. I dazi statunitensi colpiscono poco i costruttori cinesi, oggi marginali oltreoceano, ma possono influenzare significativamente le performance dei brand asiatici consolidati.

Crisi mercato auto, un settore sotto pressione

Nel nostro Paese, l'automobile resta il mezzo preferito per gli spostamenti, ma la propensione all'acquisto di vetture nuove è in forte calo. Aumenta invece la domanda di usato, complice l'incertezza normativa e i prezzi elevati. L'età media del parco auto si allunga, mentre il prezzo d'acquisto diventa l'elemento discriminante: oltre un terzo dei consumatori indica il costo come fattore decisivo per scegliere modelli asiatici.

Nel primo trimestre 2025, le ibride rappresentano metà del mercato, mentre le BEV si fermano al 5%, soprattutto al Sud e tra i privati. Solo le elettriche compatte mostrano segni di vitalità. L'uscita di scena del diesel non ha però migliorato le emissioni medie, che rimangono oltre 115 g/km.

La stagnazione delle **BEV** riguarda l'intera Europa, dove l'offerta cresce, ma la domanda resta incerta. Le ibride si confermano l'alternativa preferita, più per adattamento all'offerta che per reale convinzione.

"La nostra industria è a un bivio," ha spiegato **Alberto Viano, presidente ANIASA**. *"Serve un nuovo modello industriale europeo, capace di unire sostenibilità e competitività"*.

Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company, aggiunge: *"Il settore deve ridefinire geografie, investimenti e supply chain. La crescita non è più garantita. Solo chi sarà flessibile e lungimirante potrà mantenere un ruolo da protagonista nei prossimi anni"*.

Noleggio auto, il lungo termine sostiene il mercato. Aumenta la durata dei contratti e “riparte” il canale privati



«Navigare nella nebbia»: per definire una situazione poco incoraggiante bastano queste parole, le prime del titolo attribuito all'edizione 2025 dell'analisi che **Aniasa**, l'Associazione confindustriale nella quale si riconoscono le aziende dell'autonoleggio, dedica ogni anno allo stato di salute e alle prospettive del mercato automobilistico.

A togliere definitivamente ogni dubbio anche a coloro che vedono il bicchiere sempre mezzo pieno, provvede la seconda e conclusiva parte («Il futuro incerto dell'automotive») del titolo della ricerca affidata, come sempre, alle competenze della società di consulenza Bain & Company che ha disegnato un quadro tutt'altro che roseo, partendo dalla considerazione che dopo un lungo periodo di crescita continua (+3,3% annuo tra il 2001 e il 2017, al traino soprattutto della locomotiva cinese), il rallentamento delle vendite globali favorito dalla pandemia ha segnato la fine di un'epoca.

Le aspettative sono radicalmente cambiate, innescando previsioni che fino al 2030 parlano di stagnazione cinese e di declino compreso tra -0,4% e -1,2% dei mercati maturi come Europa, Nord America, Giappone e Corea, alla cui retromarcia potrà contrapporsi l'espansione di nuove aree come il Sud America e l'Asia Meridionale.

In un panorama denso di incognite, l'Italia affida le poche notazioni positive al mondo del noleggio, soprattutto quello a lungo termine che, come ha spiegato il presidente dell'**Aniasa**

Alberto Viano, ha archiviato il 2024 sfiorando gli 1,3 milioni di veicoli in flotta (in crescita rispetto all'anno precedente del 6% e di 76.000 unità) e i 12,5 miliardi di fatturato complessivo, compreso quello imputabile alla rivendita dell'usato.

Nel corso dell'anno si sono registrate diverse tendenze, a cominciare dal diffuso aumento della durata dei contratti, ormai arrivati a superare i 36 mesi nell'80% dei casi), e la "ripartenza" del canale privati i cui contratti sono aumentati del 3% rispetto all'anno precedente. Una tendenza confermata nel primo trimestre 2025, che nel caso del lungo termine ha visto aumentare le immatricolazioni dell'11,5%, il giro d'affari del 10% e la consistenza della flotta del +4,7%.

Leggermente diversa la situazione del breve termine, che ha chiuso il 2024 con numeri positivi (giro d'affari +5% a 1,5 miliardi di euro, noleggi +10% a quota 4,7 milioni, 38 milioni di giornate di noleggio, flotta cresciuta del 2,3% a 140.000 unità), ma anche con un clima competitivo molto accentuato, che ha determinato la riduzione (-1,5%) nei prezzi di noleggio giornalieri e ha trovato espressione nell'aumento del numero degli operatori, soprattutto a livello locale, non sempre provvisti dell'esperienza necessaria per soddisfare compiutamente le aspettative dei clienti. Analogo per l'andamento del breve termine l'inizio del nuovo anno che nei primi tre mesi ha beneficiato da un lato lo sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), ma dall'altro ha assistito una riduzione del 3,5% dei giorni di noleggio, della consistenza delle flotte (-5,5%) e del calo delle immatricolazioni, che si sono ridotte del 2,7%.

Nel suo intervento il presidente Viano ha sottolineato anche il momento critico del car sharing, che nel 2024 ha archiviato 4,2 milioni di noleggi rispetto ai 5 milioni dell'anno precedente e addirittura ai 10 milioni del 2019. La flotta si è ridotta a 3.300 unità, all'80% concentrate a Milano e Roma, per metà mediamente non disponibili a causa di furti e danneggiamenti abituali per questa tipologia di vetture.

Auto nuove: il 28% è del noleggio, flotta sale a 1,4 milioni



Le auto nuove in Italia stanno diminuendo, ma il noleggio è in aumento. Scopri tutti i dati dal Rapporto ANIASA relativo al 2024

Le **auto nuove** si vendono sempre meno ma **il noleggio cresce**: in estrema sintesi è ciò che emerge dal 24° Rapporto **ANIASA** sul noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing in Italia, presentato nei giorni scorsi. Infatti, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, il settore del **noleggio veicoli** rappresenta oggi il **28% delle auto nuove**, con una quota crescente di veicoli ecologici: il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Complessivamente, i veicoli a noleggio hanno raggiunto in Italia una flotta di **1,4 milioni di unità** per un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro.

1. I dati sul noleggio breve termine
2. I dati sul noleggio lungo termine
3. I dati sul car sharing
4. Risultati primo trimestre 2025

NOLEGGI A BREVE TERMINE CRESCIUTI DEL +10%

Per quanto riguarda nello specifico il **nolegg**io a breve termine, nel 2024 il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi di euro (+5% sul 2023) e 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. Il **calo dei prezzi per giorno di noleggio (-1,5%)** dimostra 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.

Le aziende di maggiori dimensioni stanno tuttavia affrontando 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 l'aumento esponenziale dei danni e dei furti (totali e parziali) e la crescita dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie.

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE SEMPRE IN SALUTE

In riferimento invece al **nolegg**io lungo termine, l'anno scorso ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e + 76.000 unità sul 2023), 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 noleggi**ano (+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 avevano 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 CALO: RISCHIO ESTINZIONE SENZA UN'INVERSIONE DI TENDENZA

In totale controtendenza il **car sharing**: il settore dell'auto condivisa sta infatti vivendo nel nostro Paese un momento di forte difficoltà. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di **4,2 milioni di noleggi di vetture** (da 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. L'80% della flotta complessiva si concentra a Roma e Milano, a testimonianza della forte disomogeneità territoriale. Da rimarcare comunque l'aumento significativo delle durate dei noleggi (in media 126 minuti), un trend che sta proiettando l'offerta del settore verso **formule giornaliere**, ben diverse da quelle orarie per cui era nato.

I PRIMI NUMERI DEL 2025

Due parole infine sulle prime tendenze relative al **2025** con i dati relativi al **primo trimestre**. Il noleggio a breve termine 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 del +11,5%.

Il noleggio auto è il vero motore della svolta green



(Articolo pubblicato su L'Economista, inserto de Il Riformista)

In un mercato dell'auto in profonda trasformazione il settore del noleggio veicoli sta proseguendo il proprio graduale inserimento nelle abitudini degli italiani.

Come testimonia l'ultimo rapporto **Aniasa**, la mobilità pay-per-use ha raggiunto nel nostro Paese una flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione e una quota sull'immatricolato nazionale del 28%, nonostante il calo delle immatricolazioni registrato lo scorso anno.

Una mobilità che va dai pochi minuti del car sharing ai quattro anni con il noleggio a lungo termine, passando per il rent-a-car che garantisce ogni giorno un servizio essenziale per la nostra industria turistica, e non solo, attraverso i propri punti di noleggio disseminati presso hub aeroportuali, stazioni ferroviarie e nei centri cittadini.

Proprio il settore del noleggio a breve termine ha archiviato un 2024 tra luci e ombre con i noleggi cresciuti del 10% (arrivati a quota 4,7 milioni) e la flotta sul territorio che si è consolidata a 140mila unità per soddisfare una domanda in aumento. L'andamento del settore è oggi caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo, con un incremento del numero di operatori locali e con servizi low cost, elemento, questo, che spesso produce un elevato numero di complaint da parte della clientela.

Le aziende di maggiori dimensioni associate ad **Aniasa** affrontano oggi un aumento dei costi

dovuti all'acquisto della flotta a causa del consistente innalzamento dei listini e un crescente incremento dei costi gestionali, dovuti alla crescita esponenziale dei danni e dei furti e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie.

Dati e trend differenti riguardano il noleggio a lungo termine che ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli. Tra i principali trend in atto in questo segmento si registra l'aumento delle durate dei contratti (ben oltre i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati, 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 settore della mobilità a noleggio che ancora non ha superato lo choc della pandemia è quello del car sharing. 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. La flotta dei mezzi a disposizione su strada è in contrazione e metà di questa è formata da veicoli non disponibili a causa dei continui furti (parziali e anche totali) e dei danneggiamenti. Senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni nazionali e locali, questo business, di supporto strategico al trasporto pubblico locale, rischia di contrarsi ulteriormente nei prossimi anni.

Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono oggi lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità. 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.

Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del codice della strada risalente ad 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 il settore è cresciuto in modo considerevole e necessita di una normativa specifica e unitaria, che regolamenti in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti. 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.

*Alberto Viano è Presidente **Aniasa**

Automotive, Salvini “Sul superbollo soluzione in diversi step”



VERONA (ITALPRESS) – La 23ª edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility, si è aperta questa mattina a Verona alla presenza del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, nella sessione inaugurale “Le Associazioni dell’automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia”. Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista: “L’auto elettrica deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront. In delega fiscale è già presente il tema legato al superbollo, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all’eliminazione completa. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un’imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato. Sul modello d’agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto”. Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato come l’industria automotive si trovi oggi al centro di una “tempesta perfetta”, generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Al tavolo hanno partecipato ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio), Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

Tra i temi emersi competitività e politica industriale: si è chiesta maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE.

Mobilità elettrica: nonostante la crescita dell’infrastruttura di ricarica e l’ampia offerta di modelli, la diffusione dell’elettrico è ancora limitata. Le criticità evidenziate includono burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida.

Supporto alla domanda e ruolo delle Case Auto: si è sottolineato come il mercato sia fermo, con il crollo del diesel e una crescita marginale del mild hybrid. I cittadini, in assenza di incentivi e visione a lungo termine, rimangono in attesa.

Auto aziendale e fiscalità: le norme sui fringe benefit sono giudicate poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei.

“Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni – dichiara Tommaso Bortolomiol, CEO di Quintegia -. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L’auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo

la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l'Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità", conclude Bortolomiol.

- Foto Quintegia -

(ITALPRESS).

Automotive, Salvini "Sul superbollo soluzione in diversi step"



VERONA - La 23ª edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility, si è aperta questa mattina a Verona alla presenza del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, nella sessione inaugurale "Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia". Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista: "L'auto elettrica deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront. In delega fiscale è già presente il tema legato al superbollo, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all'eliminazione completa. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un'imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato. Sul modello d'agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto". Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato come l'industria automotive si trovi oggi al centro di una "tempesta perfetta", generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Al tavolo hanno partecipato ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri). Tra i temi emersi competitività e politica industriale: si è chiesta maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE. Mobilità elettrica: nonostante la

crescita dell'infrastruttura di ricarica e l'ampia offerta di modelli, la diffusione dell'elettrico è ancora limitata. Le criticità evidenziate includono burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida. Supporto alla domanda e ruolo delle Case Auto: si è sottolineato come il mercato sia fermo, con il crollo del diesel e una crescita marginale del mild hybrid. I cittadini, in assenza di incentivi e visione a lungo termine, rimangono in attesa. Auto aziendale e fiscalità: le norme sui fringe benefit sono giudicate poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei. "Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni - dichiara Tommaso Bortolomiol, CEO di Quintegia -. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L'auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l'Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità", conclude Bortolomiol. - Foto Quintegia - . sat/com 13-Mag-25 18:17

Automotive, Salvini "Sul superbollo soluzione in diversi step"



VERONA - La 23^a edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility, si è aperta questa mattina a Verona alla presenza del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, nella sessione inaugurale "Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia". Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista: "L'auto elettrica deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront. In delega fiscale è già presente il tema legato al superbollo, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all'eliminazione completa. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un'imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato. Sul modello d'agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto". Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato come l'industria automotive si trovi oggi al centro di una "tempesta perfetta", generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Al tavolo hanno partecipato ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), Federauto (Federazione Italiana

Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri). Tra i temi emersi competitività e politica industriale: si è chiesta maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE. Mobilità elettrica: nonostante la crescita dell'infrastruttura di ricarica e l'ampia offerta di modelli, la diffusione dell'elettrico è ancora limitata. Le criticità evidenziate includono burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida. Supporto alla domanda e ruolo delle Case Auto: si è sottolineato come il mercato sia fermo, con il crollo del diesel e una crescita marginale del mild hybrid. I cittadini, in assenza di incentivi e visione a lungo termine, rimangono in attesa. Auto aziendale e fiscalità: le norme sui fringe benefit sono giudicate poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei. "Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni - dichiara Tommaso Bortolomiol, CEO di Quintegia -. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L'auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l'Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità", conclude Bortolomiol. - Foto Quintegia - .sat/com 13-Mag-25 18:17

Automotive, Salvini “Sul superbollo soluzione in diversi step”

VERONA (ITALPRESS) – La 23ª edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility, si è aperta questa mattina a Verona alla presenza del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, nella sessione inaugurale “Le Associazioni dell’automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia”. Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista: “L’auto elettrica deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront. In delega fiscale è già presente il tema legato al superbollo, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all’eliminazione completa. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un’imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato. Sul modello d’agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto”. Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato come l’industria automotive si trovi oggi al centro di una “tempesta perfetta”, generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Al tavolo hanno partecipato ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio), Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri). Tra i temi emersi competitività e politica industriale: si è chiesta maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE. Mobilità elettrica: nonostante la crescita dell’infrastruttura di ricarica e l’ampia offerta di modelli, la diffusione dell’elettrico è ancora limitata. Le criticità evidenziate includono burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida. Supporto alla domanda e ruolo delle Case Auto: si è sottolineato come il mercato sia fermo, con il crollo del diesel e una crescita marginale del mild hybrid. I cittadini, in assenza di incentivi e visione a lungo termine, rimangono in attesa. Auto aziendale e fiscalità: le norme sui fringe benefit sono giudicate poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei. “Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento. Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni – dichiara Tommaso Bortolomiol, CEO di Quintegia -. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L’auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l’Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro

condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità", conclude Bortolomiol. - Foto Quintegia - (ITALPRESS). sat/com 13-Mag-25 18:17



Automotive, Salvini "Sul superbollo soluzione in diversi step"



VERONA (ITALPRESS) - La 23ª edizione di Automotive Dealer Day, House of Mobility, si è aperta questa mattina a Verona alla presenza del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, nella sessione inaugurale "Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia". Il ministro, dopo aver ascoltato le istanze del settore, ha espresso il suo punto di vista: "L'auto elettrica deve essere una opzione, conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal. Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront. In delega fiscale è già presente il tema legato al superbollo, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all'eliminazione completa. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un'imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato. Sul modello d'agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto".

Durante la sessione di apertura, i principali rappresentanti del settore hanno sottolineato come l'industria automotive si trovi oggi al centro di una "tempesta perfetta", generata da fattori molteplici e spesso convergenti: dalla volatilità del mercato globale al ritorno dei dazi, dalla transizione tecnologica alle normative europee in continua evoluzione. Al tavolo hanno partecipato ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ANIASA

(Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), Federauto (Federazione Italiana Concessionari Auto), Motus-E (Associazione per la mobilità elettrica) e UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri).

Tra i temi emersi competitività e politica industriale: si è chiesta maggiore coerenza tra le politiche europee e quelle italiane, affinché il nostro Paese non resti indietro rispetto agli altri mercati UE.

Mobilità elettrica: nonostante la crescita dell'infrastruttura di ricarica e l'ampia offerta di modelli, la diffusione dell'elettrico è ancora limitata. Le criticità evidenziate includono burocrazia, mancanza di chiarezza normativa e assenza di una strategia industriale solida.

Supporto alla domanda e ruolo delle Case Auto: si è sottolineato come il mercato sia fermo, con il crollo del diesel e una crescita marginale del mild hybrid. I cittadini, in assenza di incentivi e visione a lungo termine, rimangono in attesa.

Auto aziendale e fiscalità: le norme sui fringe benefit sono giudicate poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei.

"Chi opera nel settore automotive, e in particolare i concessionari, è da sempre abituato a gestire il cambiamento con resilienza, spirito imprenditoriale e capacità di adattamento.

Dalle innovazioni tecnologiche ai nuovi modelli di mobilità, dagli incentivi discontinui alla programmazione incerta, la filiera ha affrontato numerose trasformazioni - dichiara Tommaso Bortolomiol, CEO di Quintegia -. Ma oggi, più che mai, servono risposte strutturali. L'auto non è solo un tema industriale, ma anche politico e sociale. Per affrontare con successo la transizione in atto servono visione, dialogo e pragmatismo. I concessionari sono pronti a fare la loro parte, ma occorrono strumenti concreti: maggiore chiarezza fiscale, più fiducia nella mobilità del futuro, tempi decisionali più rapidi. In questo contesto, l'Automotive Dealer Day si conferma una piattaforma di lavoro condivisa tra istituzioni, associazioni e operatori del settore, fondamentale per sostenere crescita, sostenibilità e competitività della filiera automotive italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità", conclude Bortolomiol.

- Foto Quintegia -

(ITALPRESS).

sat/com

Auto in Europa: fino al 2030 difficoltà



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 nel corso dell'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 autoveicoli ha subito un declino marcato e duraturo, consolidato da fattori come la carenza globale di semiconduttori e le forti tensioni sulle catene logistiche internazionali. Le proiezioni al 2030 indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2%.

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.

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.

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.

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 di **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.

Salvini sui concessionari: “Non si tagli la connessione tra la rete e il cliente finale”



Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini è intervenuto a Verona alla sessione inaugurale dell' **Automotive Dealer Day**: *“Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia”*.

Al tavolo hanno partecipato:

- **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)
- **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio)
- **Federauto** (Federazione Italiana Concessionari Auto)
- **Motus-E** (Associazione per la mobilità elettrica)
- **UNRAE** (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri)

LE PAROLE DI SALVINI

Salvini si è espresso su più questioni: l'elettrificazione da ripensare, le flotte aziendali, il superbollo e la sua eliminazione, il modello di agenzia. Queste le parole del ministro:

*“L'auto elettrica deve essere una opzione, **conto che a Bruxelles si azzerino modi, tempi e obiettivi del Green Deal.***

Sulle flotte aziendali il Governo ha sbagliato e deve fare dietrofront.

*In delega fiscale è già presente il tema legato al **superbollo**, che potremmo risolvere già prima della legge di bilancio. Stiamo verificando una soluzione che preveda diversi step, fino all'**eliminazione completa**. Lavoriamo per quantificare costi e scaglioni per superare quella che è un'imposta che porta più svantaggi che vantaggi soprattutto alle casse dello Stato.*

Sul modello d'agenzia sono convinto che non si debba tagliare la connessione tra la rete e il cliente finale, per garantire sempre un contatto diretto”.

I rappresentanti del settore automotive hanno fatto presente i problemi di competitività e politica industriale, la scarsa diffusione dell'elettrico, la stagnazione del mercato.

Sul fronte delle aziende e della fiscalità si è fatto presente come le norme sui fringe benefit siano poco efficaci nel sostenere la transizione. Le imprese trovano difficile rinnovare i parchi auto, e i concessionari risentono di un mercato rallentato, aggravato da una fiscalità penalizzante rispetto ad altri Paesi europei.

Indice Articoli ANIASA

13 Maggio 2025

ANIASA

13/05/2025	ARENA	OGGI SALVINI ALL'AUTOMOTIVE DAY	Pag. 2
12/05/2025	ECONOMYMAGAZINE.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA, NONOSTANTE IL FISCO	Pag. 3
12/05/2025	ECONOMYMAGAZINE.IT	AUTO, SECONDO ANIASA E BAIN IL FUTURO È COME GUIDARE NELLA NEBBIA	Pag. 5
12/05/2025	RAINEWS.IT	AUTO, MERCATO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 6
12/05/2025	RINNOVABILI.IT	PERCHÉ L'AUTO È IN CRISI? UNO STUDIO INDAGA COSA ACCADE AL MERCATO GLOBALE	Pag. 9
12/05/2025	SOCIALANDTECH.NET	COMPRIAMO DI MENO E NOLEGGIAMO DI PIÙ: IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE ENTRA SEMPRE DI PIÙ NELLE ABITUDINI DEGLI ITALIANI	Pag. 12

IL MINISTRO IN FIERA

Oggi Salvini all'Automotive Day

Ci sarà anche Matteo Salvini all'Automotive Dealer Day, in programma da oggi a giovedì a VeronaFiere. 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 in programma oggi alle 11.30 nella Sala Blu dei padiglioni 11 e 12. 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.



Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia, nonostante il fisco



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.

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).

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.

Il settore dell'auto condivisa (car sharing) 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.

Auto, secondo Aniasa e Bain il futuro è come guidare nella nebbia



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%.

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.

Auto, mercato in declino almeno fino al 2030



Una fase di crisi economica che sembra essersi cristallizzata: così si presenta il mercato dell'automotive nella fotografia scattata dal nuovo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company. 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 comparto.

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%.

Nuove 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.

Auto elettriche, gioie e dolori: un mercato tra le montagne russe

05/11/2024

Apri contenuto

In Italia l'elettrico non sfonda: si riducono gli acquisti di nuove auto, aumenta il ricorso all'usato e, nonostante il forte calo del diesel, le emissioni medie di CO2 restano superiori a quelle del 2015.

Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione negativa del 4,5% a febbraio 2025, ultimo dato disponibile (-5,1% sul mercato interno e -3,4% sui mercati esteri) e chiude i primi due mesi dell'anno a -3% (-3,4% il mercato interno e -2,1% i mercati esteri).

"L'indice della produzione automotive italiana, pur riducendo la flessione rispetto al mese precedente, mantiene il segno meno anche a marzo (-14,9%)", afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. "Lieve miglioramento, sebbene permanga anche in questo caso il segno meno, per l'indice della fabbricazione di autoveicoli (-16,8%) - la contrazione registrata, secondo i dati preliminari di Anfia dalla produzione di autovetture è del 26,3%, per un totale di circa 30.000 unità prodotte - e per l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude a -15,4%".



Mercato auto (GettyImages)

Invecchiamento del parco circolante in Italia

L'indagine evidenzia poi nel nostro Paese un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Ma 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 (ossia quelle cento per cento elettriche) 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. "Solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale".

Automotive, quella transizione incompiuta

17/03/2025

Apri contenuto

Perché l'auto è in crisi? Uno studio indaga cosa accade al mercato globale



Cala la domanda in UE, America e Cina, ma entro il 2030 salirà in Sud America e Asia Meridionale

Fonte immagine Pixabay

La **domanda globale delle auto diminuisce**. E continuerà a farlo almeno fino al 2030. Ma **perché l'auto è in crisi?** Un declino lento, acuito prima dalla pandemia ed ora dalle tensioni geopolitiche, dall'incertezza dei dazi e da una transizione all'elettrico che non esplose. D'altronde nei giorni scorsi anche due big dell'auto, come Stellantis e Renault, avevano espresso la loro preoccupazione. Mentre l'Ue frena sulle multe per chi non rispetta il target emissioni.

Secondo lo studio condotto da **Aniasa** e **Bain & Company** dal titolo *'Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive'*, stanno cambiando gli assetti mondiali della richiesta di automobili.

Indice dei contenuti

Toggle

- Europa e Nord America in calo
- Crescita mondiale moderata
- Chi vince e chi perde
- Squilibrio delle importazioni
- Perché l'auto è in crisi anche in Italia?

Europa e Nord America in calo

Dopo un periodo di sviluppo prolungato, dal 2001 al 2017, il tasso di crescita annuo composto era del 3,3%, in cui è stata l'**Asia** – e in particolare la Cina – a guidare la crescita globale del settore; 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%)**. In questa situazione a crescere sono l'**Asia meridionale (+2,7% di Cagr)** e il **Sud America (+1,5%)**, dove l'urbanizzazione crescente e il miglioramento delle condizioni economiche locali spingono la domanda.

Crescita mondiale moderata

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**. Si tratta di un vero e proprio rallentamento strutturale che potrebbe **compromettere la sostenibilità di molti costruttori**. In questo contesto le proiezioni al 2030 indicano un **tasso di crescita mondiale di appena +0,2%**.

Chi vince e chi perde

Secondo lo studio, lo scenario del perché l'auto è in crisi è piuttosto complicato. Soprattutto i dazi pesano come fardelli allo sviluppo industriale e sono usati dai vari paesi come strumento di politica industriale. I brand tedeschi sono quelli più esposti: si stima che la metà dei volumi siano a rischio tra **stagnazione in Europa, perdita di slancio in Cina, barriere doganali imposte dagli Stati Uniti**.

Per quanto riguarda le case giapponesi e coreane, 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. La Cina, com'è noto, ha assunto un ruolo dominante nella produzione globale, controllando **oltre la metà della produzione mondiale di acciaio e di navi nel 2023**.

Squilibrio delle importazioni

Nel 2024, gli Stati Uniti sono il **primo mercato importatore di auto**: circa 5 milioni di unità, il 23% del loro fabbisogno interno. Gli americani scelgono **Toyota, Hyundai e Kia** – mentre le

Case cinesi sono praticamente assenti, rendendo i dazi contro la Cina poco impattanti per il settore auto.

A seguire l'Europa con **oltre 4 milioni** e il Medio Oriente. **Cina e Giappone sono quasi completamente autosufficienti**. 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.

Perché l'auto è in crisi anche in Italia?

Nel nostro Paese, secondo l'indagine **Aniasa** – Bain & Company sulle abitudini di **mobilità**, c'è un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Ma, non si compra il nuovo, la prima scelta è l'usato. Ed il parco circolante sta invecchiando. Il prezzo è il **fattore discriminante** nel 35% dei consumatori che scelgono di comprare modelli cinesi o asiatici. E se nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il **50% del mercato**, e le Bev superano il 5%, con il diesel che sta scomparendo, questo non si traduce in benefici sulle emissioni medie di CO₂, che rimangono **oltre i 115 g/km**, superiori anche ai **livelli del 2015**.

“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.

Compriamo di meno e nolegghiamo di più: il noleggio a lungo termine entra sempre di più nelle abitudini degli italiani



Nonostante il numero complessivo di noleggi a lungo termine non stia ancora decollando, oggi più del 22% dei privati utilizza questa formula per avere la propria auto

Il **noleggio di auto a lungo termine** si sta affermando come soluzione sempre più scelta da **privati, liberi professionisti e PMI**. Si tratta di una formula che permette di **guidare un'auto nuova senza acquistarla**, pagando un **canone mensile fisso** che include tutti i principali servizi: assicurazione, bollo, manutenzione, assistenza stradale e cambio gomme. Il contratto ha una durata che può variare da 2 a 5 anni, con la possibilità di personalizzare chilometraggio e servizi aggiuntivi. Al termine del periodo di noleggio, il veicolo viene semplicemente restituito, eliminando le preoccupazioni di **rivendita e rottamazione**.

Il rapporto di **ANIASA** pubblicato a inizio 2025, ha evidenziato un significativo **rallentamento** del settore dei noleggi, con una **contrazione totale del mercato del 10,13%**, e un **calo del noleggio a lungo termine del 22%** nell'ultimo trimestre 2024.

Tuttavia, i dati del **primo trimestre 2025**, mostrano segnali di **ripresa**: il **noleggio a lungo termine** ha registrato una **crescita del 5,71%**, trainato soprattutto dalle società captive delle case automobilistiche. La **quota di mercato dei privati** invece è **salita al 22,4%**, in netto **miglioramento rispetto al 16,6%** del 2024. Un'evoluzione che, seppure incerta, fa intravedere margini di rilancio per il settore.

Gestione semplificata e impatto ambientale: perché si sceglie il noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine è apprezzato sia dai privati, che cercano **comodità e costi certi**, sia da professionisti e aziende, interessati a una **gestione più efficiente** e flessibile della **mobilità aziendale**. Rispetto all'acquisto tradizionale di un'auto, il noleggio offre numerosi **vantaggi**: nessun **costo di anticipo** elevato, **gestione semplificata**, niente **spese impreviste** e la possibilità di **cambiare veicolo più frequentemente**, ottenendo sempre **alte prestazioni e maggiore sicurezza**.

Inoltre, il noleggio a lungo termine favorisce la **transizione ecologica** perché rende più **accessibile** l'utilizzo di veicoli **elettrici e ibridi**, senza l'onere dell'acquisto, promuovendo il **ricambio del parco auto** e contribuendo alla riduzione dell'**impatto ambientale**. Una formula moderna, sostenibile e adatta a chi cerca un'esperienza di mobilità più smart e senza pensieri.

Il marketing per rilanciare il noleggio a lungo termine: come attirare i clienti più giusti

La **lead generation**, il sistema che permette di attirare potenziali clienti interessati a un prodotto o servizio e di raccogliere i loro dati di contatto può rappresentare una **leva fondamentale** per **rilanciare il settore, intercettando numerosi potenziali clienti realmente interessati**.

Per avviarsi a una ripresa sostanziale, però, le aziende del noleggio a lungo termine devono puntare non solo sulla quantità, ma soprattutto sulla **qualità dei clienti potenziali**.

LeadService, è la **startup torinese nata nel 2022 specializzata nella lead generation**, che aiuta le aziende del noleggio a lungo termine ad acquisire **nuovi clienti** attraverso **strategie personalizzate e strumenti digitali avanzati** per trovare contatti interessati all'acquisto di questa formula. Il suo valore aggiunto sta nel **supporto continuo**: analizza i risultati, identifica quali lead si convertono meglio e ottimizza le strategie future, garantendo così alti tassi di **conversione dei clienti interessati in acquirenti veri** e una crescita concreta per le aziende.

"Nel mercato attuale, la lead generation efficace richiede un approccio strategico. I vecchi metodi vanno sostituiti con strumenti digitali evoluti che raccolgono informazioni davvero rilevanti sui potenziali clienti (come budget, chilometraggio o modello preferito). Il successo deriva dalla combinazione di campagne di marketing mirate a nicchie specifiche, contenuti di alta qualità e strategie di nurturing personalizzate. È l'approccio integrato e dall'alto valore aggiunto che trasforma semplici contatti in clienti reali e fidelizzati." **Alessandro Savioli, co-fondatore di Leadservice**

Una **raccolta** di clienti **poco accurata**, formata da contatti generici e poco profilati, non solo **spreca tempo e risorse**, ma rallenta le vendite e indebolisce la strategia commerciale: oggi più che mai puntare sulla **qualità** è l'unica strada per ottenere risultati reali e **rilanciare il settore**.

-

A proposito di **Leadservice**: è un'agenzia specializzata nella lead generation per i settori

finanziario, energia (luce e gas), telefonia, noleggio a lungo termine e università. Si occupa di acquisire, verificare e qualificare lead certificati, offrendo ad aziende e professionisti contatti di alta qualità e in target. Il focus è sul successo del cliente: grazie a un approccio strategico e data-driven, LeadService garantisce lead con un alto tasso di conversione, costruendo soluzioni personalizzate in grado di generare valore reale e misurabile.