

Mobilità a noleggio: crescita record, ma servono riforme



Settore in espansione ma fiscalità obsoleta e normative frammentate rischiano di frenare lo slancio.

Il noleggio veicoli in Italia ha raggiunto una quota del 28% delle nuove immatricolazioni nel 2024, confermandosi come uno dei pilastri della mobilità nazionale. Con una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un fatturato complessivo di 15,8 miliardi di euro, il settore si dimostra resiliente nonostante il calo generale delle immatricolazioni.

Particolarmente significativo è il contributo alla diffusione dei veicoli a basse emissioni: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% delle ibride plug-in immatricolate in Italia nel 2024 sono state destinate al noleggio. Questo dato sottolinea il ruolo strategico del settore nella transizione ecologica.

Noleggio a lungo termine: crescita solida

Il segmento del noleggio a lungo termine ha registrato una crescita del 6% nel 2024, raggiungendo quasi 1,3 milioni di veicoli in flotta. Il fatturato ha superato i 12,5 miliardi di euro, includendo anche la rivendita dell'usato.

Tra i trend emergenti:

- L'80% dei contratti supera i 36 mesi di durata.
- Aumento del 3% nel canale dei privati.
- Crescita del 7,5% dei veicoli commerciali leggeri, ora 225.000 in flotta.

A fine 2024, il servizio contava 268.000 clienti: 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, con o senza partita IVA .

Noleggio a breve termine: luci e ombre

Il rent-a-car ha chiuso il 2024 con un fatturato di oltre 1,5 miliardi di euro, in crescita del 5% rispetto al 2023. I noleggi sono aumentati del 10%, raggiungendo 4,7 milioni, mentre le giornate di noleggio hanno toccato quota 38 milioni .

Tuttavia, il settore affronta sfide legate a:

- Aumento dei costi di acquisto dei veicoli.
- Crescita dei costi gestionali, tra cui danni, furti e canoni concessionari.
- Margini operativi ridotti, che mettono a rischio gli investimenti necessari per mantenere gli standard richiesti dal mercato .

Car sharing in difficoltà

Il car sharing ha registrato un calo nel 2024, con poco più di 4,2 milioni di noleggi effettuati da 330.000 utenti attivi, rispetto ai 5 milioni del 2023 e ai 10 milioni del 2019 .

La flotta si è ridotta a circa 3.300 veicoli, tutti ibridi o elettrici, ma metà di essi risultano spesso non disponibili a causa di furti e danneggiamenti. Roma e Milano ospitano l'80% della flotta complessiva. Senza un adeguato supporto istituzionale, il settore rischia una contrazione ulteriore nei prossimi anni.

Appello di ANIASA per riforme strutturali

Il presidente di ANIASA, Alberto Viano, ha sottolineato la necessità di superare i “dazi occulti” che frenano lo sviluppo del settore. Ha evidenziato tre priorità:

1. Riforma della fiscalità, con particolare attenzione alla detraibilità IVA per le auto aziendali.
2. Superamento della normativa obsoleta, risalente al 1992, che regola il noleggio veicoli.
3. Partecipazione attiva al dibattito sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali .

Viano ha dichiarato: «Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l’elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione EU sulla decarbonizzazione delle flotte».

Il settore del noleggio veicoli in Italia mostra segnali positivi, con una crescita significativa e un ruolo centrale nella promozione della mobilità sostenibile. Tuttavia, per consolidare e ampliare questi risultati, è essenziale un intervento normativo e fiscale che elimini le attuali barriere e favorisca ulteriormente lo sviluppo del settore.

Auto Aziendali: le nuove regole spaventano chi le deve scegliere?

La rimodulazione del fringe benefit ha sparigliato le carte in tavola per le auto aziendali, ma c'è la clausola di salvaguardia



Sono stati sei mesi vissuti pericolosamente da parte di coloro che gestiscono le **flotte aziendali**. Infatti, dopo tanti tiramolla, emendamenti, passaggi parlamentari e commissioni, finalmente i fleet manager (e i loro colleghi driver) possono tirare un sospiro di sollievo.

Il Governo ha introdotto la tanto richiesta **clausola di salvaguardia**, con un emendamento (l'ennesimo...ma questa volta andato a buon fine) nel decreto Bollette: si sono salvaguardati gli ordini effettuati nel 2024, che verranno tassati secondo la normativa 2024. Ma non che adesso per i Fleet Manager è tutto ok. Anzi.

In cerca di stabilità

Ce ne vorrà infatti di tempo prima che si vadano a stabilizzare le nuove aliquote dei fringe benefit per le auto date in uso promiscuo da parte delle aziende ai propri dipendenti che ne hanno diritto (anche se, qualcuno, dice che diventa sempre un dovere...). Per non spendere di più, gli assegnatari di queste auto non devono fare altro che scegliere auto elettriche (con cui, anzi, si risparmia rispetto al passato) o plug-in hybrid (dove si risparmia comunque, per un 5%).

Ma se questi non ci sono nelle car list delle aziende o se l'azienda, per ragioni di costi totali (i così detti TCO - Total Cost of Ownership), spinge a chi fa tanti chilometri a **rinunciare al diesel**: occhio alle proprie tasche! Infatti per le auto termiche si passa da una tassa del 30% al 50%. Aliquota che certamente spaventa chi deve scegliere un'auto aziendale.

A meno che le aziende stesse non gli vadano incontro. Secondo alcune simulazioni di Commercialisti e della società che rappresenta le società dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital, ovvero, **Aniasa**, le **nuove aliquote** favoriscono potenzialmente circa il 13% delle immatricolazioni delle auto aziendali, ma aumentano la tassazione per il restante 87%. Se il mix motorizzazione rimane come ad oggi. Un aumento per dipendenti e imprese che si attesta in media del 70%. Altro che spavento.

Noleggio auto: mercato a due velocità nel primo trimestre



I risultati dell'analisi congiunta di **ANIASA** e Dataforce sul Noleggio auto primo trimestre del 2025 mostrano un mercato a due velocità



L'analisi congiunta di **ANIASA** e Dataforce sul Noleggio auto primo trimestre del 2025 mostrano un mercato a due velocità. Mentre il mercato automobilistico nel suo complesso fatica ancora a riprendersi pienamente, segnando un -3,19% nel primo trimestre rispetto al 2024, nonostante un marzo in timida crescita, il comparto del noleggio mostra segnali di leggera ripresa, con un +3,43% nelle immatricolazioni. Questo risultato permette al settore del noleggio di conquistare una quota di mercato significativa, arrivando a pesare per il 32% sul totale delle immatricolazioni.

Ma attenzione, questa cifra nasconde un'anima a due velocità. La crescita, infatti, è quasi interamente trainata dal Noleggio a Lungo Termine (NLT) nel segmento delle autovetture, mentre il Noleggio a Breve Termine (NBT) continua a navigare in acque agitate.

NLT: La Spinta Delle Captive Fa La Differenza (Anche Troppa?)

Il Noleggio a Lungo Termine chiude il primo trimestre 2025 con risultati che meritano un'analisi dettagliata:

+5,71% di crescita complessiva nel Q1 2025

121.330 unità immatricolate tra auto e veicoli commerciali

24,65% di quota sul mercato automobilistico totale

+69% l'impressionante balzo delle società captive (legate ai costruttori)

-28% il pesante passivo degli operatori generalisti indipendenti

Questa crescita a due facce evidenzia come l'incremento del settore sia quasi esclusivamente attribuibile alle società captive, legate direttamente ai costruttori automobilistici, mentre gli operatori indipendenti soffrono.

Secondo Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia, questo fenomeno è in parte spiegabile con una "massiccia iniezione di targhe", conseguenza del fallimento del "modello di agenzia". I concessionari, trasformati in "agenti", non riescono o non vogliono più farsi carico delle "km zero", spostando così l'onere verso le società di noleggio controllate dalle Case madri. L'unico vantaggio tangibile di questa dinamica sembra essere la riduzione dei tempi di consegna e l'aumento della quota di mercato per le captive.

In netto contrasto, gli altri operatori del lungo termine, i cosiddetti player generalisti, soffrono un pesante ritardo rispetto all'anno precedente, con un passivo del 28% nel primo trimestre.

Leasys al primo posto

Nel panorama dei leader di mercato del Primo Trimestre 2025 Noleggio a Lungo Termine, Leasys (captive Stellantis) conquista il primo posto con una quota del 26%, triplicando letteralmente le immatricolazioni rispetto al primo trimestre 2024. Arval, leader nel 2024, scende al secondo posto con il 18%, mantenendo volumi simili all'anno precedente. Ayvens, risultato della fusione tra ALD e LeasePlan, occupa il terzo posto con quasi il 17%, ma perde oltre 3.000 immatricolazioni. Segue Volkswagen Leasing con una crescita del 33% e una quota del 15%. Questi quattro operatori dominano insieme il 76% del mercato. Degna di nota anche Kinto Italia, captive di Toyota-Lexus, che raddoppia il numero di veicoli immatricolati.

Dal punto di vista degli utilizzatori, il noleggio ai privati mostra finalmente un segnale di lieve ripresa, con una quota che raggiunge il 22,4% nel primo trimestre 2025, invertendo una tendenza negativa che durava da anni. Questo miglioramento potrebbe essere attribuito al superamento della "ingiusta discriminazione sugli incentivi" che aveva penalizzato i privati nella prima parte del 2024. Nonostante questa ripresa, i clienti aziendali rimangono il pilastro fondamentale del NLT, rappresentando quasi 78 noleggi su 100.

Noleggio auto primo trimestre 2025. NBT con Difficoltà Persistenti

Il Noleggio a Breve Termine (NBT) non riesce a trovare slancio in questo inizio di 2025, come dimostrano i dati chiave:

-2,72% di flessione rispetto al Q1 2024
41.378 unità immatricolate nei primi tre mesi dell'anno
8,41% la quota di mercato conquistata
-450 vetture perse rispetto allo stesso periodo del 2024
63,5% del mercato controllato dai cinque principali operatori (Europcar, Avis Budget Italia, Hertz, Piccoli Noleggiatori locali e Locauto Rent)
Questa situazione negativa segue paradossalmente una robusta crescita registrata nel 2024, evidenziando un'inversione di tendenza che preoccupa gli operatori del settore.

Tra i principali protagonisti del mercato rent-a-car troviamo nomi consolidati come Europcar, Avis Budget Italia, Hertz, un importante insieme di piccoli noleggiatori locali e Locauto Rent, che insieme controllano il 63,5% del mercato NBT per le autovetture.

Le Alimentazioni: BEV e Ibride Crescono (Ma Non Ovunque), Il Diesel Tiene Negli LCV

L'analisi per alimentazione rivela tendenze diverse tra i canali del noleggio. Nel NLT Passenger Cars, la benzina (incluse le mild hybrid) è l'alimentazione più diffusa (48% di quota) e vede le immatricolazioni aumentare sensibilmente (+32%). Il diesel (incluse le mild hybrid) scende, attestandosi al 27% (-16%). Le "ibride vere" (Full + PHEV) si avvicinano al 18% complessivo, con le PHEV in forte crescita (+27%). Le auto elettriche (BEV) mostrano il maggior incremento in termini percentuali (+88%), raggiungendo quasi l'8% di quota nel NLT.

Nel NBT Passenger Cars, la benzina domina incontrastata con il 67%. Il diesel è sceso al 14% (immatricolazioni più che dimezzate), mentre le full hybrid sono quadruplicate, raggiungendo il 13%. Le PHEV crescono (+69%) ma restano marginali (3,5%), e le BEV, pur triplicando le immatricolazioni, hanno ancora una quota ridotta (2%). Le auto a gas sono quasi inesistenti nel breve termine.

Nel comparto LCV, il diesel rimane l'alimentazione quasi esclusiva: oltre l'87% nel NLT e un impressionante 90% nel NBT. I BEV LCV nel NLT subiscono un calo (-22%) pur con volumi bassi, restando sotto il 4%. Nel NBT LCV, i BEV salgono al 6%, ma si tratta di volumi minimi (appena 99 unità).

Modelli Preferiti: Fiat Panda Leader NLT, MG 3 Sorpresa NBT

Quali auto e veicoli commerciali hanno scelto i noleggiatori in questo avvio d'anno? Nel NLT Passenger Cars, la Fiat Panda si conferma regina, superando le 10.000 unità (+50%) nel primo trimestre. Seguono modelli che hanno visto una forte crescita nel canale noleggio: Volkswagen Tiguan (+89%), Citroen C3 (+120%), Opel Corsa (+510%) e Toyota C-HR (+182%). È interessante notare che, sebbene i dati sull'utilizzatore non siano ancora completi per la maggior parte delle targhe, le classifiche provvisorie suggeriscono che la Toyota C-HR superi la Volkswagen Tiguan nel noleggio ai privati, mentre la Tiguan mantiene il primato per i clienti aziendali.

Nel NBT Passenger Cars, c'è una sorpresa: la MG 3, nuovo modello sul mercato, balza subito al primo posto nella Top 5. Seguono Fiat Panda (+4%), Nissan Qashqai (+251%), MG ZS (+162%)

e Peugeot 208 (+312%).

Nel mondo LCV, il Fiat Doblò è il modello più noleggiato nel NLT (+80%), mentre l'Iveco Daily mantiene la leadership nel NBT, nonostante un calo (-25%).

Il Forecast 2025: Quali Aspettative?

Le previsioni Dataforce per l'intero 2025 delineano un quadro stabile ma con dinamiche interne contrastanti. Il settore del noleggio nel suo complesso dovrebbe raggiungere circa 453.000 unità, un volume leggermente inferiore al 2024. La crescita stimata del NLT (+2,4%) è interamente dovuta alle vetture (+7,6%), che dovrebbero compensare la forte flessione prevista per il NLT LCV (-20,9%). Il NBT, invece, è atteso in calo complessivo (-11,6% per le auto, -4,6% per gli LCV), chiudendo l'anno intorno alle 95.000 immatricolazioni.

Incertezza Normativa: La Spada Di Damocle Sul Settore

Tutto questo avviene in un contesto di forte incertezza, come sottolineato dal Presidente **ANIASA** Alberto Viano. La causa principale è la normativa sulle auto aziendali in fringe benefit, che sta spingendo molte aziende a ritardare il rinnovo del parco veicoli per evitare la nuova disciplina fiscale, considerata "più penalizzante per driver e aziende che scelgono non solo auto con motore termico, ma anche tutte le alimentazioni ibride senza spina".

Questa situazione si traduce direttamente in minori immatricolazioni, un rallentamento del ricambio del circolante e, paradossalmente, minori entrate fiscali per lo Stato. Una situazione che **ANIASA** aveva previsto. Nonostante i tentativi di correzione falliti in precedenti decreti, **ANIASA** ribadisce con forza la necessità di un immediato intervento legislativo per scongiurare ulteriori aggravamenti della situazione di mercato nei mesi a venire.

In sintesi, il primo trimestre 2025 ci mostra un settore del noleggio che, seppur in lieve crescita complessiva, vive di dinamiche interne molto diverse: un NLT auto spinto dalle strategie delle Case automobilistiche (le captive), un NBT in difficoltà e un comparto LCV in profonda sofferenza. La pressione normativa e fiscale legata alle auto aziendali rimane l'elemento critico che potrebbe determinare il futuro andamento del mercato.

Correlati

Auto europee verso il 2030: sfide, rallentamenti e nuovi competitor



Il comparto automobilistico europeo attraversa un periodo di rallentamento strutturale che, secondo un'analisi congiunta di **ANIASA** e **Bain & Company**, potrebbe protrarsi almeno fino al 2030. Il report, dal titolo "*Casa e Chiesa nel settore dell'auto*", esamina con lucidità i principali trend che stanno ridefinendo il mercato in Europa e in Italia.

Sebbene il 2023 abbia segnato una ripresa con un incremento del 19% delle immatricolazioni in Italia, il divario rispetto ai volumi pre-Covid resta marcato: mancano all'appello circa 300.000 unità rispetto al 2019. A incidere su questa debolezza strutturale concorrono molteplici fattori: dalla pressione inflattiva alla trasformazione tecnologica, passando per le mutate priorità dei consumatori.

Nel nostro Paese, il mercato dell'usato continua a prevalere su quello del nuovo, in un contesto in cui l'età media del parco circolante ha superato i 12 anni. La forte contrazione delle rottamazioni, crollate del 30% nel 2022, e il progressivo innalzamento dei costi di acquisto, stanno ostacolando il ricambio generazionale del parco veicoli.

Tendenze e prospettive del mercato auto europeo tra crisi e innovazione

L'incremento delle motorizzazioni ibride, che nel 2024 hanno raggiunto il 42% del mercato, non ha ancora prodotto gli effetti sperati sul fronte delle emissioni. Le scelte di mobilità premiano infatti soprattutto i **modelli a benzina e mild hybrid**, meno virtuosi sotto il profilo ambientale. Le auto elettriche, nonostante gli incentivi, rappresentano ancora una quota marginale: appena il 3% nei primi tre mesi del 2024.

Lo studio segnala inoltre la rapida ascesa dei marchi cinesi nel panorama europeo, destinati a raggiungere una quota di mercato pari o superiore al 7% entro la fine del decennio. Grazie a prodotti tecnologicamente evoluti e prezzi competitivi, questi costruttori stanno mettendo sotto pressione l'industria europea, soprattutto in mercati chiave come Italia, Regno Unito e Francia.

Anche i **player tedeschi**, storicamente forti negli Stati Uniti, si trovano a dover affrontare nuove tensioni: l'eventuale imposizione di dazi da parte dell'amministrazione americana potrebbe compromettere le esportazioni e ridurre la redditività complessiva.

In questo contesto di trasformazione profonda, l'Europa è chiamata a ripensare le proprie strategie industriali. Servono interventi mirati per accelerare l'elettrificazione, politiche di rinnovo del parco circolante e una maggiore reattività ai cambiamenti dello scenario globale.

Rent a car: cresce il lungo termine, in sofferenza lo sharing



Tante luci e qualche ombra nell'universo del **rent**. Nonostante un calo di immatricolazioni, **cresce il noleggio** di veicoli e ora il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a nolo. 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 **per l'anno 2024**, 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 dunque proseguito anche nel 2024 la graduale penetrazione nelle abitudini degli italiani. Il giro d'affari ha superato **1,5 miliardi di euro** (+5% vs 2023), i noleggi sono cresciuti del 10%, toccando quota **4,7 milioni**, le giornate di noleggio si sono attestate a quota 38 milioni e la flotta sul territorio si è consolidata con **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**. Un elemento che, se da un lato produce effetti positivi in termini potenziali sull'utenza, dall'altro, proprio per il ridotto dimensionamento e la scarsa esperienza sul campo, produce un **elevato numero di complaint** da parte della clientela.

Le aziende di maggiori dimensioni affrontano un aumento dei costi dovuti all'acquisto della flotta a causa del consistente **innalzamento dei listini** e un crescente incremento dei costi

gestionali, causato da vari fattori, quali la crescita esponenziale di **danni e furti** (totali e parziali) e dei **canoni concessori** pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie, con pericolose riduzioni dei margini operativi che rischiano di non compensare adeguatamente gli investimenti necessari a garantire gli standard richiesti dal mercato.

Il noleggio a lungo termine ha invece raggiunto una flotta di veicoli di quasi **1,3 milioni** di veicoli (+6% e +76mila unità), 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 noleggiano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli **commerciali leggeri**, oggi 225mila in parco (+7,5%). A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 Pa e 170.000 privati (con e senza P.Iva), che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Ma il settore della mobilità registra anche qualche ombra con la criticità che si registra nel **car-sharing**: nel 2024 sono stati effettuati poco più di **4,2 milioni** di noleggi di vetture (erano 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, infine, 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.

Ma per **Aniasa** 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.

Soddisfacente anche l'avvio del nuovo anno: nel **primo trimestre 2025** si è 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%).

Auto, boom del noleggio: 28% delle immatricolazioni da car rental. I dati

Nel 2024, quasi un'auto su tre immatricolata in Italia è stata noleggiata: un dato che conferma il ruolo sempre più rilevante del settore, soprattutto per i contratti a lungo termine. In un mercato automobilistico in calo, questa formula continua a crescere e traina la diffusione di veicoli a basse emissioni



Complice la crisi del settore, i rincari e gli stipendi che restano bassi rispetto alla media degli altri Paesi, in Italia le vendite di auto nuove rallentano, l'elettrico stenta a decollare e le emissioni medie di CO₂ restano superiori ai livelli del 2015. In un contesto in cui le immatricolazioni totali calano, però, il noleggio continua a guadagnare terreno, arrivando a rappresentare il 28% delle nuove targhe nel nostro Paese. Il dato emerge dal 24° Rapporto **ANIASA**, l'associazione di Confindustria che rappresenta i servizi di mobilità, e mette in luce come il noleggio – a breve e lungo termine – stia diventando una componente strutturale del mercato automobilistico italiano.

Col noleggio aumentano le auto ecologiche su strada

Non si tratta solo di numeri. Il noleggio, infatti, svolge un ruolo centrale nella transizione ecologica: consente il ricambio continuo delle flotte e favorisce l'introduzione di veicoli a basse emissioni, contribuendo concretamente agli obiettivi climatici fissati dalla Commissione Europea. Lo sottolinea anche Alberto Viano, presidente **ANIASA**, che però lancia un monito: servono riforme fiscali e normative per sbloccare tutto il potenziale della mobilità pay-per-

use.

Raggiunto un fatturato complessivo di 15 miliardi nel 2024

Nel 2024, il comparto ha raggiunto un fatturato complessivo di circa 15 miliardi di euro. Il segmento più solido è il noleggio a lungo termine, che da solo ha generato oltre 12,5 miliardi, con una flotta attiva che sfiora 1,3 milioni di veicoli. Una soluzione scelta sempre più spesso da imprese e professionisti per gestire in modo efficiente i parchi auto aziendali. Anche il noleggio a breve termine registra un incremento: il rent-a-car ha superato i 1,5 miliardi di euro, con un aumento del 10% nei volumi, segno di una rinnovata vitalità del turismo e della mobilità occasionale.

Il settore automotive resta in crisi

Nonostante i numeri siano buoni, il quadro del mercato globale dell'auto non è privo di difficoltà. L'aumento dei listini rende più oneroso l'acquisto dei veicoli, mentre le aziende si trovano a fronteggiare spese operative crescenti, legate a furti, danneggiamenti e ai canoni richiesti da aeroporti e stazioni. Elementi che incidono sulla sostenibilità economica dell'intero modello e impongono una riflessione sul futuro del settore.

Aftermarket & Sermi Forum, il programma completo delle 12 conferenze ad Autopromotec 2025



Un evento che propone contenuti ad alto tasso di innovazione, con interventi da 33 minuti, moderati dal Direttore della testata Claudio Cangialosi

Dal 21 al 24 maggio, al Padiglione 14 Stand A36, sicuratuto.it ospita esperti e imprese dell'auto-riparazione per un ciclo di talk formativi e innovativi. Flotte, biocarburanti, ricambi usati, revisione, Sermi e Pfu sono solo alcuni dei temi al centro delle 12 conferenze che si terranno dal 21 al 24 maggio per 30ª edizione di Autopromotec (Padiglione 14 - Stand A36).

Un evento che propone contenuti ad alto tasso di innovazione, con interventi da 33 minuti, moderati dal Direttore della testata Claudio Cangialosi, con l'obiettivo di dare ai titolari di officine, carrozzerie, fleet manager e ricambisti strumenti concreti per orientarsi in un settore in profonda trasformazione.

Mercoledì 21 maggio

Ore 12:00 – Flotte sì, flotte no: il dilemma degli autoriparatori

Pietro Teofilatto (**Aniasa**) – Flotte e reti Aftersales: quando qualità, meccatronica e servizio regolano i giochi

Paolo La Vitola (Autocenter Arese) – Perché ho scelto di lavorare con le flotte

Alessandro Angelone (Autoeuropa Import) – Perché ho scelto di non lavorare (più) con le flotte

Ore 14:00 – Nuova Revisione Auto e controllo manomissione FAP: ne parliamo con...

Gianluigi Bertola (Dekra) – Anticipazioni su nuova norma Europea revisioni e nuovi controlli sulle emissioni

Marco Brunamonti (Aica) – Conformità ISO e test particolato: attuali e future regole per la revisione

Simone Caroti (Bardahl) – Trattamenti di pulizia con la J7500, l'alternativa alla manomissione del FAP

Ore 16:00 – Sermi: perché è obbligatorio, come funziona e chi deve certificarsi? A seguire simulazione uso diagnostica Sermi

Massimiliano Ferlini (Asso Ricambi) – Sermi in Italia: requisiti, scadenze e impatti per l'auto-riparazione indipendente

Manuel Turchetto (Launch Italy) – Launch Italy: la tua guida all’operatività SERMI tra Diagnosi da Remoto e Passthru

Giovedì 22 maggio

Ore 12:00 – Autodemolizione tracciata e rigenerazione ricambi: come far dialogare la filiera?

Emiliano Casucci (Cyclus) – Case auto e autodemolitori: come garantire trasparenza e tracciabilità?

Alessandro Menga (RemanAuto) – Filiera circolare dell’Aftermarket: demolizione e rigenerazione devono far sistema

Giorgio Dodero (LKQ Europe) – L’esperienza e competenza internazionale di LKQ nell’economia circolare

Ore 14:00 – Sermi: perché è obbligatorio, come funziona e chi deve certificarsi? A seguire simulazione uso diagnostica Sermi

Damiano Carnemolla (Dekra) – Sermi Passaporto per il futuro: opportunità, iter di certificazione e ruolo del CAB

Manuel Turchetto (Launch Italy) – Launch Italy: la tua guida all’operatività SERMI tra Diagnosi da Remoto e Passthru

Ore 16:00 – Missione valore: presentazione indagine statistica su 1.500 officine

Massimiliano Ferlini (Asso Ricambi) – Guardare l’officina di oggi per costruire quella di domani
Vittorio Bacchetti (Mondo Meccatronico) – Da autoriparatore ad imprenditore, le 5 caratteristiche che non devono mancare

Venerdì 23 maggio

Ore 12:00 – Sermi: perché è obbligatorio, come funziona e chi deve certificarsi? A seguire simulazione uso diagnostica Sermi

Massimiliano Ferlini (Asso Ricambi) – SERMI in Italia: requisiti, scadenze e impatti per l’autoriparazione indipendente

Manuel Turchetto (Launch Italy) – Launch Italy: la tua guida all’operatività SERMI tra Diagnosi da Remoto e Passthru

Ore 14:00 – Nuova CEI 11-27 per la riparazione dei veicoli elettrificati: facciamo il punto

Andrea Rebasti (CEI) – Specifica Tecnica CEI 78-24: la “CEI 11-27” per la gestione del rischio elettrico su veicoli elettrificati

Elena Franci (Emme Antincendio) – Rischio incendio da batterie al litio: gestione e contenimento nei contesti operativi

Marco Granato (LKQ Rhiag) – La visione di LKQ Academy per preparare i riparatori di domani

Ore 16:00 – Trattamento PFU: criticità e soluzioni per la filiera autoriparativa

Francesco Massaro (Cobat Tyre) – Raccolta e riciclo: best practice e opportunità

Antonella Grasso (CNA) – Le richieste e le proposte degli autoriparatori per un’efficiente gestione dei PFU

Francesco Beneventi (MASE) – Il ruolo del nuovo “Registro Pneumatici” nella gestione degli

PFU

Sabato 24 maggio**Ore 12:00 – Sermi: perché è obbligatorio, come funziona e chi deve certificarsi? A seguire simulazione uso diagnostica Sermi**

Massimiliano Ferlini (Asso Ricambi) – SERMI in Italia: requisiti, scadenze e impatti per l'autoriparazione indipendente

Manuel Turchetto (Launch Italy) – Launch Italy: la tua guida all'operatività SERMI tra Diagnosi da Remoto e Passthru

Ore 14:00 – Ricambi usati: opportunità o minaccia per l'Aftermarket?

Marco Sepulcri (eBay) – Mercato dei ricambi usati in Francia dopo avvio del doppio preventivo obbligatorio

Claudio Gava (Neryus) – Il mercato dei ricambi usati si digitalizza: il ruolo chiave dei marketplace

Ore 16:00 – HVO e biocarburanti: meno CO2 ma più problemi al motore. Come risolvere?

Lorenzo Brogi (ACT) – Pregi e difetti dei Biocarburanti e dell'HVO

Luca Natali (Bardahl) – Quali problemi al motore creano i nuovi carburanti e come usare gli additivi

Giampaolo Riva (MTE Gest) – Dati storici di vendita degli additivi nelle officine italiane

Lo sbarco in Europa

Se tanto mi da tanto, per il Gruppo DR si prospettano mesi di super lavoro ma anche di soddisfazioni... questa volta internazionali.

Infatti, l'irrefrenabile Massimo Di Risio, ha infatti deciso di cercare all'estero nuovi territori e nuovi mercati da stuzzicare con la formula che, negli ultimi anni, ha avuto così tanto successo in patria.

Infatti, DR International, la divisione del gruppo, con a capo Enrico Atanasio, ha debuttato nei giorni scorsi in Spagna, al Salone di Barcellona per la precisione. Ma i piani dell'Azienda molisana sono più ambiziosi e a Macchia d'Iserna già stanno pianificando lo sbarco (progressivo e nei tempi dovuti) in Francia, Belgio, Lussemburgo, Germania, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania e Grecia.

A Barcellona, Massimo Di Risio in persona ha presentato al mercato iberico tutto il portafoglio di marchi. Dopo aver lanciato la gamma EVO qualche mese fa e aver consolidato progressivamente la sua presenza nel primo trimestre del 2025, grazie a una rete in continua evoluzione, ora il gruppo DR atterra in Spagna tutti i suoi marchi.

DR, Tiger, Sportequipe, ICH-X e Birba si uniranno ad EVO con l'obiettivo di ottenere in breve tempo nel mercato iberico gli stessi risultati raggiunti in Italia.

Si punta molto sul fatto che tutti i modelli del gruppo si caratterizzano per la possibilità di avere di serie il sistema di alimentazione Thermohybrid con GPL, il che consente in Spagna di ottenere la speciale "Etichetta ECO" per l'accesso nei centri urbani, oltre ad una maggiore autonomia e un concreto risparmio sui costi del carburante.

Tra le novità esposte al Salone di Barcellona ha particolarmente suscitato interesse la nuova Sportequipe S8 GT, un SUV di 4,7 metri e 7 posti (5 nella versione Thermohybrid benzina/GPL), dal desing molto accattivante e spinto da un 1.6 turbo ad iniezione diretta da 186 CV.

Ma, come dicevamo in apertura, c'è un attivismo "irrefrenabile" che pervade il Gruppo molisano e infatti, negli stessi giorni del salone di Barcellona, DR ha fatto parlare di sé anche in Italia, rilanciando all'Automotive Dealer Day (svoltosi a Verona) il marchio Katay, storico marchio del gruppo dedicato ai veicoli commerciali. Katay si ripresenterà a breve sul mercato con una linea completamente rinnovata, basata su tre furgonati full-electric e tre cassonati benzina/GPL. Uno di questi, il Katay 28, era già esposto a Verona. Pure tutti gli altri sei brand del Gruppo erano ovviamente presenti all'Automotive Dealer Day, una kermesse molto interessante (organizzata da Quintegia) che ha visto a confronto i principali rappresentanti del settore. 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) e tutti 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.

"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 - ha dichiarato Tommaso Bortolomiol, CEO 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 italiana, soprattutto in un momento storico in cui l'incertezza è diventata la nuova normalità".

Autopromotec 2025, Con Aftermarket & Sermi Forum si parla anche di flotte



Agos amplia la sua offerta mobility con Agos Renting

Agos Renting

A Bologna, per l'Autopromotec 2025 ci sono vari appuntamenti di interesse, tra questi, per il mondo flotte, quello del forum di Sicurauto.it in collaborazione con Autopromotec dove il claim è "Imprenditore faber fortunae suae".

Pur non trattandosi di un evento mirato al Fleet, al Travel o al Mice, tipici della mobilità aziendale che tocca ogni fronte che sposti i dipendenti, come il MissionForum, tra gli argomenti di questa nuova occasione di Autopromotec, ci sono appunto le Flotte, ma non solo: anche i biocarburanti, i ricambi usati, le revisioni e poi SERMI e PFU. Ben 12 conferenze che si terranno dal 21 al 24 maggio ad Autopromotec, presso il Pad. 14 - Stand A36.

Gli interventi moderati dal direttore della testata Claudio Cangialosi puntano a dare ai titolari di officine, carrozzerie, ma anche fleet manager e ricambisti degli strumenti concreti per orientarsi nel settore in trasformazione. Saranno tre le conferenze giornaliere, della durata di 33 minuti ciascuna, fissate sempre alle 12:00, 14:00 e 16:00.

Qui di seguito il programma delle 12 conferenze da 33 minuti ciascuna. Ricordiamo che l'ingresso è libero senza registrazione.

MERCOLEDÌ 21 MAGGIO all'Autopromotec 2025

Ore 12:00 – Flotte sì, flotte no: il dilemma degli autoriparatori

Pietro Teofilatto (ANIASA) – Flotte e reti Aftersales: quando qualità, meccatronica e servizio regolano i giochi

Paolo La Vitola (Autocenter Arese) – Perché ho scelto di lavorare con le flotte

Alessandro Angelone (Autoeuropa Import) – Perché ho scelto di non lavorare (più) con le flotte

–

Ore 14:00 – Nuova Revisione Auto e controllo manomissione FAP: ne parliamo con...

Gianluigi Bertola (DEKRA) – Anticipazioni su nuova norma Europea revisioni e nuovi controlli sulle emissioni

Marco Brunamonti (AICA) – Conformità ISO e test particolato: attuali e future regole per la revisione

Simone Caroti (BARDAHL) – Trattamenti di pulizia con la J7500, l'alternativa alla manomissione del FAP

–

Ore 16:00 – SERMI: perché è obbligatorio, come funziona e chi deve certificarsi?

A seguire simulazione uso diagnostica SERMI

Massimiliano Ferlini (Assoricambi) – SERMI in Italia: requisiti, scadenze e impatti per l'autoriparazione indipendente

Manuel Turchetto (Launch Italy) – Launch Italy: la tua guida all'operatività SERMI tra Diagnosi da Remoto e Passthru

GIOVEDÌ 22 MAGGIO all'Autopromotec 2025

Ore 12:00 – Autodemolizione tracciata e rigenerazione ricambi: come far dialogare la filiera?

Emiliano Casucci (Cyclus) – Case auto e autodemolitori: come garantire trasparenza e tracciabilità?

Alessandro Menga (RemanAuto) – Filiera circolare dell'Aftermarket: demolizione e rigenerazione devono far sistema

Giorgio Doderò (LKQ Europe) – L'esperienza e competenza internazionale di LKQ nell'economia circolare

–

Ore 14:00 – SERMI: perché è obbligatorio, come funziona e chi deve certificarsi?

A seguire simulazione uso diagnostica SERMI

Damiano Carnemolla (DEKRA) – SERMI Passaporto per il futuro: opportunità, iter di certificazione e ruolo del CAB

Manuel Turchetto (Launch Italy) – Launch Italy: la tua guida all’operatività SERMI tra Diagnosi da Remoto e Passthru

–

Ore 16:00 – MISSIONE VALORE: presentazione indagine statistica su 1.500 officine

Massimiliano Ferlini (Assoricambi) – Guardare l’officina di oggi per costruire quella di domani

Vittorio Bacchetti (Mondo Meccatronico) – Da autoriparatore ad imprenditore, le 5 caratteristiche che non devono mancare

VENERDÌ 23 MAGGIO**Ore 12:00 – SERMI: perché è obbligatorio, come funziona e chi deve certificarsi?**

A seguire simulazione uso diagnostica SERMI

Massimiliano Ferlini (Assoricambi) – SERMI in Italia: requisiti, scadenze e impatti per l’autoriparazione indipendente

Manuel Turchetto (Launch Italy) – Launch Italy: la tua guida all’operatività SERMI tra Diagnosi da Remoto e Passthru

–

Ore 14:00 – Nuova CEI 11-27 per la riparazione dei veicoli elettrificati: facciamo il punto

Andrea Rebasti (CEI) – Specifica Tecnica CEI 78-24: la “CEI 11-27” per la gestione del rischio elettrico su veicoli elettrificati

Elena Franci (Emme Antincendio) – Rischio incendio da batterie al litio: gestione e contenimento nei contesti operativi

Marco Granato (LKQ Rhiag) – La visione di LKQ Academy per preparare i riparatori di domani

–

Ore 16:00 – Trattamento PFU: criticità e soluzioni per la filiera autoriparativa

Francesco Massaro (Cobat Tyre) – Raccolta e riciclo: best practice e opportunità

Antonella Grasso (CNA) – Le richieste e le proposte degli autoriparatori per un’efficiente gestione dei PFU

Francesco Beneventi (MASE) – Il ruolo del nuovo “Registro Pneumatici” nella gestione degli PFU

SABATO 24 MAGGIO**Ore 12:00 – SERMI: perché è obbligatorio, come funziona e chi deve certificarsi?**

A seguire simulazione uso diagnostica SERMI

Massimiliano Ferlini (Assoricambi) – SERMI in Italia: requisiti, scadenze e impatti per l'autoriparazione indipendente

Manuel Turchetto (Launch Italy) – Launch Italy: la tua guida all'operatività SERMI tra Diagnosi da Remoto e Passthru

–

Ore 14:00 – Ricambi usati: opportunità o minaccia per l'Aftermarket?

Marco Sepulcri (eBay) – Mercato dei ricambi usati in Francia dopo avvio del doppio preventivo obbligatorio

Claudio Gava (NERYUS) – Il mercato dei ricambi usati si digitalizza: il ruolo chiave dei marketplace

–

Ore 16:00 – HVO e biocarburanti: meno CO2 ma più problemi al motore. Come risolvere?

Lorenzo Brogi (ACT) – Pregi e difetti dei Biocarburanti e dell'HVO

Luca Natali (BARDAHL) – Quali problemi al motore creano i nuovi carburanti e come usare gli additivi

Giampaolo Riva (MTE Gest) – Dati storici di vendita degli additivi nelle officine italiane

Autonoleggio tra luci e ombre: tutto nel report **Aniasa**



Tante luci e qualche ombra nell'universo del **rent**. Nonostante un calo di immatricolazioni, **crece il noleggio** di veicoli e ora il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a nolo. 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 **per l'anno 2024**, 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 dunque proseguito anche nel 2024 la graduale penetrazione nelle abitudini degli italiani. Il giro d'affari ha superato **1,5 miliardi di euro** (+5% vs 2023), i noleggi sono cresciuti del 10%, toccando quota **4,7 milioni**, le giornate di noleggio si sono attestate a quota 38 milioni e la flotta sul territorio si è consolidata con **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**. Un elemento che, se da un lato produce effetti positivi in termini potenziali sull'utenza, dall'altro, proprio per il ridotto dimensionamento e la scarsa esperienza sul campo, produce un **elevato numero di complaint** da parte della clientela.

Le aziende di maggiori dimensioni affrontano un aumento dei costi dovuti all'acquisto della flotta a causa del consistente **innalzamento dei listini** e un crescente incremento dei costi gestionali, causato da vari fattori, quali la crescita esponenziale di **danni e furti** (totali e parziali) e dei **canoni concessori** pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie, con pericolose

riduzioni dei margini operativi che rischiano di non compensare adeguatamente gli investimenti necessari a garantire gli standard richiesti dal mercato.

Il noleggio a lungo termine ha invece raggiunto una flotta di veicoli di quasi **1,3 milioni** di veicoli (+6% e +76mila unità), 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 noleggiano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli **commerciali leggeri**, oggi 225mila in parco (+7,5%). A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 Pa e 170.000 privati (con e senza P.Iva), che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Ma il settore della mobilità registra anche qualche ombra con la criticità che si registra nel **car-sharing**: nel 2024 sono stati effettuati poco più di **4,2 milioni** di noleggi di vetture (erano 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, infine, 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.

Ma per **Aniasa** 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.

Soddisfacente anche l'avvio del nuovo anno: nel **primo trimestre 2025** si è 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%).

Boom del noleggio auto in Italia: il 28% delle immatricolazioni nel 2024 è car rental

Nel 2024 quasi un'auto su tre è stata noleggiata: un trend in crescita che traina la mobilità sostenibile e cambia il volto del mercato auto.

Negli ultimi anni, il settore auto in Italia ha vissuto profondi cambiamenti. Le vendite di vetture nuove sono rallentate, complici l'aumento dei prezzi, l'incertezza economica e salari non allineati agli standard europei. A tutto questo si aggiungono le difficoltà legate alla transizione verso l'elettrico, che procede a rilento nonostante gli incentivi e le pressioni normative. Il risultato è una **diminuzione delle immatricolazioni totali**, mentre le emissioni medie di CO₂ restano superiori ai livelli prefissati.

parcheggio auto

Un mercato automobilistico in trasformazione

In questo scenario critico, una formula di mobilità si distingue per dinamicità e crescita: il **noleggio auto**. Sia nella sua forma a breve termine che nel sempre più diffuso noleggio a lungo termine, il car rental sta diventando una risposta concreta alle esigenze di imprese, professionisti e privati.

Il car rental spinge la mobilità sostenibile

Secondo il 24° Rapporto **ANIASA**, nel 2024 il **nolegg**io ha rappresentato il **28%** delle nuove **immatricolazioni** in Italia. Un dato sorprendente, che segna una svolta nel modo in cui si accede all'automobile. In particolare, il **nolegg**io a lungo termine ha consolidato la sua posizione con un fatturato di oltre 12,5 miliardi di euro e una flotta attiva vicina a 1,3 milioni di veicoli.

Ma il successo del car rental non è solo economico: questo modello favorisce il **ricambio continuo delle flotte**, incentivando l'adozione di veicoli a basse emissioni. Una dinamica che si traduce in un contributo reale alla transizione ecologica. Anche il nolegg

io a breve termine mostra segni di crescita, superando 1,5 miliardi di euro grazie all'aumento della mobilità turistica e occasionale.

La vera notizia? Nonostante le difficoltà del settore auto tradizionale, **il nolegg**io è oggi una **componente strutturale del mercato**, capace di innovare, generare valore e guidare la mobilità verso un futuro più sostenibile.

ANIASA, mercato europeo in declino almeno fino al 2030

È stata presentata a Milano una nuova ricerca condotta da **ANIASA** e **Bain & Company** sul mercato automotive. In Italia sono sempre meno gli acquisti di nuove auto, ed è in crescita il ricorso all'usato. L'elettrico fa ancora fatica ad affermarsi, e nonostante il forte calo del diesel, le emissioni medie di CO₂ restano superiori a quelle del 2015. Il nuovo studio condotto da **ANIASA** e **Bain & Company** dal titolo "**Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive**", sottolinea 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 a quanto previsto nel 2022. 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. In Italia, lo studio di **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.

"L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.", ha commentato il **Presidente ANIASA - Alberto Viano a margine della presentazione**.

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

Meno colonnine, più rottamazioni: il PNRR cambia rotta per sostenere la mobilità a basse emissioni. Ecco chi può beneficiare del finanziamento



La quinta revisione del Pnrr prevede di cambiare destinazione a fondi Ue per quasi 600 milioni di euro: in origine avrebbero dovuto finanziare la rete di ricarica elettrica, ora verranno impiegati per incentivare la rottamazione auto.

Come spiegato da skytg24, la misura funzionerebbe come **una sorta di nuovo Ecobonus e sarebbe legata all'Isee** (dovrebbe arrivare fino a 11mila euro per chi non supera la soglia dei 30mila).

I finanziamenti dedicati alla ricarica elettrica, in un primo momento, **avrebbero dovuto finanziare 20.500 centraline di ricarica su strade e autostrade.**

Tuttavia il mercato non ha risposto come previsto, e il numero verrà ridotto.

I fondi che non saranno spesi quindi per queste colonnine **saranno impiegati come incentivi** (tramite bonus) per la **sostituzione di 39mila veicoli a combustione interna** con altri, nuovi ed elettrici.

La misura dovrebbe concentrarsi nelle **aree con un maggior livello di inquinamento e sarà connessa all'Isee.**

È stata anche fissata una scadenza, per il 30 giugno 2026.

Per quanto riguarda le persone fisiche, l'incentivo sarà legato, come detto, all'Isee.

Il contributo dovrebbe essere di 11mila euro per chi si ferma alla soglia dei 30mila euro, e di 9mila euro per chi è fra 30 e 40mila euro.

Stando ai documenti del "Programma di rinnovamento della flotta di veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici", il contributo **andrà a chi demolirà l'auto termica per acquistarne una elettrica nuova e di categoria M1** (fino a 8 posti a sedere).

Ma i benefici sono riservati anche alle microimprese che intendono comprare veicoli commerciali, a emissioni zero, destinati al trasporto merci (categorie N1 e N2, rispettivamente fino a 3,5 e 12 tonnellate di massa).

In questo caso **la misura è fissata al 30% del veicolo elettrico**, con un limite di 20mila euro.

Oltre ai due interventi citati si prevede anche una "rimodulazione" degli investimenti **ferroviari**, oltre a maggiori investimenti per gli impianti di biometano per sviluppare l'economia circolare dei rifiuti e incentivare: **1,2 miliardi di euro per "il futuro della mobilità** attraverso le automobili a basso impatto ambientale.

Al momento si può fare riferimento anche all'Ecobonus, lo strumento messo a punto dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy **per favorire l'acquisto di veicoli a basse emissioni, rinnovare il parco veicoli italiano e ridurre le emissioni di CO₂**.

L'agevolazione rientra fra gli obiettivi ambientali previsti dal PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima) e dall'Agenda 2030, in linea con la normativa europea sulla qualità dell'aria.

Dal 18 marzo 2025 è **inoltre attiva la piattaforma per la prenotazione degli incentivi Ecobonus** destinati all'acquisto di ciclomotori e motocicli elettrici o ibridi delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e.

Solo il concessionario o un suo rivenditore può accedere alla procedura online, riconoscendo il contributo al cliente direttamente come sconto in fattura sul prezzo di acquisto.

Il contributo è rivolto a persone fisiche e giuridiche che acquistano veicoli a basso impatto ambientale, anche tramite leasing finanziario, rispettando i requisiti di mantenimento della proprietà per almeno 12 o 24 mesi.

Il programma di incentivi è **stato finanziato con 150 milioni di euro complessivi**, come previsto dalla Legge di Bilancio 2021: 20 milioni annui dal 2021 al 2023; 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026.

Si conferma intanto la decrescita del settore automotive mondiale, che "dopo decenni di espansione è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata" e in Europa è previsto "un declino almeno fino al 2030".

In Italia in particolare “**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 2015²”.

Sono le principali evidenze del nuovo studio condotto da **Aniasa**, l’associazione di Confindustria che riunisce autonoleggio, sharing mobility e automotive digital, e Bain & Company.

A partire dal 2019, mentre il Pil mondiale **ha iniziato una lenta ma costante ripresa**, la produzione di veicoli ha subito un declino e le proiezioni al 2030 indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2 per cento.

Le attese sono di 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 crescita media annua) 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.

Crisi del mercato auto, in Italia circolano vetture sempre più vecchie

Crisi del mercato auto, in Italia circolano vetture sempre più vecchie e le elettriche faticano a ritagliarsi spazi di rilievo, complici i prezzi ancora elevati per la famiglia italiana media.



Auto usate in Italia – Foto Shutterstock | di Dmitry Kalinovsky

Quella che stiamo attraversando ormai da un bel po', va detto, è una fase di crisi economica che sembra essersi cristallizzata: questo impatta fortemente sul **mercato dell'automotive**, come emerge con una certa chiarezza dalla 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 e si tratta di una situazione prolungata e anche per questo ancor più preoccupante. Ci sono nuovi equilibri geopolitici e industriali che mettono in discussione la tenuta dell'intero comparto e non poche sorprese all'orizzonte.

Il fatturato dell'industria (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%). La contrazione registrata, secondo i dati preliminari di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) 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%.

Questi dati evidenziano anche come nel nostro Paese ci sia 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**. L'effetto diretto, come è facile comprendere, si traduce in un **parco circolante che invecchia rapidamente**.

Crisi del mercato auto, in Italia le elettriche non convincono ancora



Mercato auto usate in crescita- Foto Shutterstock | di teh_z1b

L'auto elettrica mostra timidi segnali di ripresa, ma in Italia ce ne sono ancora troppo poche a circolare sulle nostre strade. Il trend positivo, comunque timido, riguarda solo le compatte, mentre le vetture di fascia alta restano stagnanti a causa di prezzi ritenuti dai più ancora troppo elevati. 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 registrati nel 2015.

A livello europeo, la diffusione delle Bev resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica, l'aumento delle prestazioni, la riduzione dei prezzi e l'aumento della concorrenza. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le auto ibride, segno di una **transizione ancora timida**.

Crisi del mercato auto a livello europeo

I problemi evidenziati non riguardano certo solo l'Italia. **L'industria automobilistica europea si trova di fronte a un bivio**: la combinazione tra vincoli normativi sempre più stringenti, domanda stagnante e instabilità geopolitica. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.

Solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica e commerciale, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo. Le sfide che si trovano già oggi ad affrontare i produttori europei o chiunque guardi al vecchio continente come ad un mercato di interesse, sono davvero complesse.

Crisi del mercato auto, in Italia circolano vetture sempre più vecchie: immagini e foto

AUTO, IL 28% DEI NUOVI VEICOLI È A NOLEGGIO UN GIRO D'AFFARI DI 15,8 MILIARDI DI EURO

Il settore del noleggio veicoli in Italia continua ad avanzare. Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green: il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. È quanto emerge dalla 24esima edizione del Rapporto Aniasa, l'associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e secondo cui, con una flotta di 1,4 milioni di veicoli, «il settore necessita oggi di una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità».

Inoltre, nel 2024 il settore del noleggio veicoli ha raggiunto un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro, una flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione, pur registrando un calo delle immatricolazioni (-53.000 veicoli), con circa 474.000 unità, per un valore complessivo di acquisti vicino ai 14 miliardi. «Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione Ue sulla decarbonizzazione delle flotte», ha detto Alberto Viano, presidente di Aniasa, sottolineando che «per andare in questa direzione il nostro Paese deve superare i numerosi 'dazi occulti' che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto nei prossimi mesi a tre importanti appuntamenti: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità Iva sulle auto aziendali, il dibattito nazionale

sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali». Il primo trimestre 2025 ha confermato il trend di crescita del long term e quello altalenante dello short. Il noleggio a breve termine, infatti, ha registrato un calo dei giorni di noleggio (-3,5%), della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%).

Tornando al rapporto, il settore del rent-a-car ha archiviato un 2024 tra luci e ombre: il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi (+5% rispetto al 2023), i noleggi sono cresciuti del 10%, toccando quota 4,7 milioni, le giornate di noleggio si sono attestate a quota 38 milioni e la flotta sul territorio si è consolidata a 140.000 unità (+2,3%) per soddisfare una domanda in aumento. Come testimonia il calo dei prezzi per giorno di noleggio (-1,5%), l'andamento del settore è oggi caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo, con un incremento del numero di operatori attivi specialmente a livello locale e con servizi low cost.

Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76.000 unità rispetto al 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 miliardi di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato). Tra i principali trend registrati: l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che noleggiavano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225.000 in parco (+7,5%). A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto. In difficoltà invece il car sharing.

Meno colonnine, più rottamazioni: il PNRR cambia rotta per sostenere la mobilità a basse emissioni. Ecco chi può beneficiare del finanziamento



La quinta revisione del Pnrr prevede di cambiare destinazione a fondi Ue per quasi 600 milioni di euro: in origine avrebbero dovuto finanziare la rete di ricarica elettrica, ora verranno impiegati per incentivare la rottamazione auto.

Come spiegato da skytg24, la misura funzionerebbe come **una sorta di nuovo Ecobonus e sarebbe legata all'Isee** (dovrebbe arrivare fino a 11mila euro per chi non supera la soglia dei 30mila).

I finanziamenti dedicati alla ricarica elettrica, in un primo momento, **avrebbero dovuto finanziare 20.500 centraline di ricarica su strade e autostrade.**

Tuttavia il mercato non ha risposto come previsto, e il numero verrà ridotto.

I fondi che non saranno spesi quindi per queste colonnine **saranno impiegati come incentivi** (tramite bonus) per la **sostituzione di 39mila veicoli a combustione interna** con altri, nuovi ed elettrici.

La misura dovrebbe concentrarsi nelle **aree con un maggior livello di inquinamento e sarà connessa all'Isee.**

È stata anche fissata una scadenza, per il 30 giugno 2026.

Per quanto riguarda le persone fisiche, l'incentivo sarà legato, come detto, all'Isee.

Il contributo dovrebbe essere di 11mila euro per chi si ferma alla soglia dei 30mila euro, e di 9mila euro per chi è fra 30 e 40mila euro.

Stando ai documenti del "Programma di rinnovamento della flotta di veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici", il contributo **andrà a chi demolirà l'auto termica per acquistarne una elettrica nuova e di categoria M1** (fino a 8 posti a sedere).

Ma i benefici sono riservati anche alle microimprese che intendo comprare veicoli commerciali, a emissioni zero, destinati al trasporto merci (categorie N1 e N2, rispettivamente fino a 3,5 e 12 tonnellate di massa).

In questo caso **la misura è fissata al 30% del veicolo elettrico**, con un limite di 20mila euro.

Oltre ai due interventi citati si prevede anche una "rimodulazione" degli investimenti **ferroviari**, oltre a maggiori investimenti per gli impianti di biometano per sviluppare l'economia circolare dei rifiuti e incentivare: **1,2 miliardi di euro per "il futuro della mobilità** attraverso le automobili a basso impatto ambientale.

Al momento si può fare riferimento anche all'Ecobonus, lo strumento messo a punto dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy **per favorire l'acquisto di veicoli a basse emissioni, rinnovare il parco veicoli italiano e ridurre le emissioni di CO₂**.

L'agevolazione rientra fra gli obiettivi ambientali previsti dal PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima) e dall'Agenda 2030, in linea con la normativa europea sulla qualità dell'aria.

Dal 18 marzo 2025 è **inoltre attiva la piattaforma per la prenotazione degli incentivi Ecobonus** destinati all'acquisto di ciclomotori e motocicli elettrici o ibridi delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e.

Solo il concessionario o un suo rivenditore può accedere alla procedura online, riconoscendo il contributo al cliente direttamente come sconto in fattura sul prezzo di acquisto.

Il contributo è rivolto a persone fisiche e giuridiche che acquistano veicoli a basso impatto ambientale, anche tramite leasing finanziario, rispettando i requisiti di mantenimento della proprietà per almeno 12 o 24 mesi.

Il programma di incentivi è **stato finanziato con 150 milioni di euro complessivi**, come previsto dalla Legge di Bilancio 2021: 20 milioni annui dal 2021 al 2023; 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026.

Si conferma intanto la decrescita del settore automotive mondiale, che "dopo decenni di espansione è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata" e in Europa è previsto "un declino almeno fino al 2030".

In Italia in particolare “**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 2015²”.

Sono le principali evidenze del nuovo studio condotto da **Aniasa**, l’associazione di Confindustria che riunisce autonoleggio, sharing mobility e automotive digital, e Bain & Company.

A partire dal 2019, mentre il Pil mondiale **ha iniziato una lenta ma costante ripresa**, la produzione di veicoli ha subito un declino e le proiezioni al 2030 indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2 per cento.

Le attese sono di 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 crescita media annua) 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.