

Indice Articoli ANIASA

9 Maggio 2025

ANIASA

08/05/2025	MOTORIONLINE.COM	SERRAVALLE FUTURE DRIVE: LA GUIDA AUTONOMA ARRIVA IN TANGENZIALE	Pag. 3
08/05/2025	MOTORPAD.IT	MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA	Pag. 6
07/05/2025	ANSA	ANIASA.IL NOLEGGIO VALE 15,8 MILIARDI BISOGNA RIVEDERE FISCALITÀ	Pag. 8
07/05/2025	ANSA	ANIASA,IL NOLEGGIO VALE 15,8 MILIARDI BISOGNA RIVEDERE FISCALITÀ	Pag. 9
07/05/2025	ANSA	ANIASA,NOLEGGIO VALE 15,8 MILIARDI BISOGNA RIVEDERE FISCALITÀ(2)	Pag. 10
07/05/2025	ANSA	ANIASA,NOLEGGIO VALE 15,8 MILIARDI BISOGNA RIVEDERE FISCALITÀ(2)	Pag. 11
07/05/2025	ADNKRONOS/LABITALIA	ANIASA, MOBILITA' A NOLEGGIO PIÙ' DIFFUSA, NONOSTANTE FISCALITÀ' E NORME PENALIZZANTI	Pag. 12
07/05/2025	SOLE 24 ORE RADIOCOR	AUTO: ANIASA-BAIN, MERCATO EUROPEO GIÙ, ALMENO FINO A 2030, VOLUMI A RISCHIO CON DAZI	Pag. 14
07/05/2025	SOLE 24 ORE RADIOCOR	AUTO: ANIASA-BAIN, MERCATO EUROPEO GIÙ' ALMENO FINO A 2030, VOLUMI A RISCHIO CON DAZI -2-	Pag. 15
07/05/2025	SOLE 24 ORE RADIOCOR	AUTO: VIANO (ANIASA), IN EUROPA E' A BIVIO TRA NUOVE NORME E DAZI, SERVE RIPENSAMENTO	Pag. 16
07/05/2025	ADNKRONOS/LABITALIA	DAZI: ANIASA, BRAND AUTOMOTIVE TEDESCHI I PIÙ' A RISCHIO, DIFFUSIONE 'ELETTRICHE' RISTAGNA	Pag. 17
07/05/2025	AGI	ANIASA, EUROPA TRA NUOVE NORME E DAZI, SERVE RIPENSAMENTO	Pag. 18
07/05/2025	AGI	ANIASA, BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI AI DAZI USA RICERCA CON BAIN SUL MERCATO DELL'AUTOMOTIVE	Pag. 19
07/05/2025	ANSA	BAIN, IN ITALIA RITORNO ALL'AUTO PRIVATA MA MEGLIO USATA INDAGINE CON ANIASA, ELETTRICHE MENO DEL 5%	Pag. 20
08/05/2025	CARROZZERIA.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO FINO AL 2030	Pag. 21
08/05/2025	FLEETIME.IT	ONOREVOLE MATTEO SALVINI AL DEALER DAY 2025	Pag. 24
08/05/2025	ILFATTOQUOTIDIANO.IT	AUTO, SI VA VERSO NUOVI EQUILIBRI GEOPOLITICI E INDUSTRIALI. LA RICERCA DI ANIASA E BAIN & COMPANY	Pag. 26
08/05/2025	QUOTIDIANOCONTRIBUTI.COM	AUTO: ANIASA, IN ITALIA USATO BATTE NUOVO E CO2 RESTA ALTA	Pag. 28

07/05/2025	RADIONAPOLICENTRO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 29
08/05/2025	STRADEEAUTOSTRADE.IT	AUTO: MERCATO EUROPEO IN CALO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 30
08/05/2025	TOPDEALERSITALIA.IT	ANIASA: IL NOLEGGIO PIÙ GREEN, MA SERVONO REGOLE NUOVE	Pag. 32
08/05/2025	APPIANEWS.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 34
08/05/2025	CRONACHEDIABRUZZO EMOLISE.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 35
08/05/2025	GAZZETTAMATIN.COM	UN'AUTO NUOVA SU TRE È A NOLEGGIO, GIRO DI AFFARI 15,8 MLD	Pag. 36
08/05/2025	INVESTIMENTINEWS.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 37
08/05/2025	NOTIZIE.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 38
08/05/2025	PRIMOPIANO24.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 40
08/05/2025	ADNKRONOS.COM	AUTOMOTIVE, LO STUDIO: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030.	Pag. 41
09/05/2025	ASSINEWS.IT	ANIASA-BAIN & COMPANY: MERCATO AUTOMOTIVE EUROPEO IN DECLINO FINO AL 2030	Pag. 43
08/05/2025	CAGLIARILIVEMAGAZINE.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 45
08/05/2025	FOLLOWUPNEWSWORLD.COM	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 47
08/05/2025	GIORNALEINFOCASTELL IROMANI.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 49
08/05/2025	DNA-CORSE.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 51
08/05/2025	LITALIANONEWS.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 53
08/05/2025	ILFATTONISSENO.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 55
08/05/2025	LASTAMPA.IT	AUTOMOTIVE, MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 57
08/05/2025	MERIDIANANOTIZIE.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 59
08/05/2025	OBLO.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 61
08/05/2025	QUOTIDIANODIBARI.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 63
08/05/2025	UGUALMENTEABILE.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 65

08/05/2025	ULTIMENEWS24.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 67
08/05/2025	UNIVERSONOTIZIE.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 69
08/05/2025	VETRINATV.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 71
08/05/2025	VIPIU.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 73
08/05/2025	WEBMAGAZINE24.IT	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 75
08/05/2025	LOSPIFFERO.COM	L'EUROPA ALLENTA LE MAGLIE, MA L'AUTO VIAGGIA NELLA NEBBIA	Pag. 77

Serravalle Future Drive: la guida autonoma arriva in tangenziale

Primi test su strada trafficata alle porte di Milano



È stato presentato presso l'Auditorium della società **Milano Serravalle – Milano Tangenziali** il progetto di **guida autonoma Serravalle Future Drive**, realizzato in collaborazione tra la stessa società, il centro nazionale **MOST** e il team **AIDA** (Artificial Intelligence Driving Autonomous) del **Politecnico di Milano**, supervisionato dal responsabile scientifico Professor Sergio Matteo Savaresi. Si tratta della seconda iniziativa realizzata dalla squadra **AIDA del Politecnico**, dopo che lo scorso gennaio era stato presentato il progetto di **car sharing autonomo** sempre basato su una **Fiat 500 elettrica**, così come il futuro sistema denominato “**Robo-caring**”, nella città di Brescia. Se il primo era stato ribattezzato “**Robo-sharing**”, quello mostrato e sperimentato oggi a **Milano** è invece chiamato “**Robo-shuttle**”, in quanto questo potenziale servizio di **guida autonoma** si propone di andare a raccordare le eventuali mancanze del **servizio pubblico locale**, andando a collegare in modo più semplice e veloce due linee di **mezzi pubblici** particolarmente importanti, oppure coprire l'**ultimo miglio** di un percorso particolarmente popolare, ma escluso per qualsiasi ragione dai **collegamenti veloci** (come metropolitana e treni).

Copertura delle mancanze per diminuire il traffico

La **congestione del traffico** è uno dei principali problemi che accomunano tutte le metropoli del mondo, comprese quelle italiane. Partendo da Napoli, passando per Roma e Firenze e arrivando a **Milano**, senza volontà di escludere nessuno, tutte le nostre città soffrono per la presenza eccessiva. Secondo i calcoli presentati dallo stesso politecnico, per una popolazione di circa 60 milioni di abitanti nel nostro Paese sono presenti anche 45 milioni di **autovetture circolanti** (dati leggermente più alti di quelli presentati da **ISTAT** che, aggiornati a dicembre 2023, contava sì poco meno di 59 milioni di abitanti, ma le autovetture erano intorno i 41 milioni, con una media di **694 auto ogni 1.000 abitanti** a fronte di una media europea di 571). In entrambi i casi, abbiamo un numero decisamente di **auto pro capite**, spesso molto vecchio (l'età media, secondo **ANIASA**, si aggira intorno ai 13 anni). Per risolvere questo problema, nell'immediato, i **mezzi pubblici** rappresentano una delle soluzioni migliori, ma anche in una città come **Milano**, dove presentano un livello qualitativo molto alto, non riescono comunque a raggiungere in breve tempo tutti gli angoli della città. Da ciò nasce l'idea di usare la **guida autonoma** su un **percorso pre-mappato** che possa unire i **mezzi di trasporto pubblici** ad alta velocità tra di loro oppure con **luoghi strategici** non serviti dai mezzi.

Mappatura e controllo umano

La sperimentazione, di cui ci è stata mostrata una dimostrazione dal vivo, si sta sviluppando sul tratto autostradale che dalla stazione di **Famagosta della Metropolitana Linea 2 Verde di Milano** arriva fino all'ingresso dell'**A7** (la **Serravalle**, per l'appunto) in città. Tutto ciò è possibile grazie ad una **Fiat 500e** debitamente modificata con degli attuatori sul volante (foto in alto) e dei **sensori** montati direttamente sul tetto della vettura (foto in basso). Questo sistema utilizza la tecnologia **LiDAR** (la stessa usata per mappare i circuiti nei videogiochi di Formula 1, per intenderci) per avere una **mappatura precisa** al centimetro e in tempo reale non solo della strada e di ogni tipo di segnaletica, ma anche del **traffico** che ci circonda, consentendo di viaggiare in piena sicurezza, anche ad alte velocità (nella dimostrazione sono stati rispettati sempre i limiti imposti dal codice, ovviamente).

Il sistema è stato concepito per funzionare su **strade precedentemente mappate**, così da avere una precisione e un aggiornamento delle condizioni assolutamente impareggiabile da qualsiasi altro sistema (non è ancora in grado, quindi, di affrontare **strade sconosciute**, ma solo di funzionare come un **autobus di linea** più veloce, comodo e pratico). Il sistema è equivalente alla **guida semi-autonoma di Livello 4** (ovvero quella con volante presente, ma senza necessità di intervento o attenzione degli occupanti), che può essere solo **sperimentata in Italia** secondo il Decreto Ministeriale 70/2018, a patto che ci sia un **guidatore di sicurezza** sempre attento dietro al volante. La circolazione della vettura, comunque, è sempre **monitorata da remoto** da una postazione apposita, in grado di intervenire in caso di necessità. Secondo le previsioni, una postazione singola di computer collegata al sistema può, con l'ausilio di un solo addetto, monitorare efficacemente la circolazione fino a 100 veicoli. Si

tratta, comunque, di un **futuro della mobilità** ancora al di là da venire, ma anche in **Italia** sono quindi iniziati dei veri **esperimenti scientifici** e concreti per arrivare a fornire ai cittadini la **mobilità del futuro**.

Mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia



L'annuale incontro di **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, ha messo in evidenza come il settore del noleggio stia cambiando ed incidendo all'interno del mercato auto.

La presentazione della 24esima edizione del Rapporto, ha mostrato come questo comparto continua a crescere e rappresenta oggi il 28% delle auto nuove, con una quota importante nei veicoli green con il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia.

Sta portando un cambiamento nelle abitudini clienti e ha raggiunto un giro d'affari di 15,8 mld di euro, una flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione. "Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione EU sulla decarbonizzazione delle flotte. Per andare in questa direzione il nostro Paese deve superare i numerosi 'dazi occulti' che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto nei prossimi mesi a tre importanti appuntamenti: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità IVA sulle auto aziendali, il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali", ha dichiarato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano

Il mondo del noleggio si divide in diversi settori e quello a Breve termine o 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%).

Va comunque considerato il calo dei prezzi per giorno di noleggio (-1,5%), dovuto ad un contesto di 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, invece, 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 euro di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato).

Tra i principali trend registrati c'è l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che nolegghiano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225mila in parco (+7,5%). A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti così suddivisi: 95.000 aziende, 3.000 PA e 170.000 privati (con e senza P.IVA).

Il settore del 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.

Aniasa, il noleggio vale 15,8 miliardi bisogna rivedere fiscalità 24esimo Rapporto: flotta da 1,4 milioni, cresce green ed elettrico (ANSA) - MILANO, 07 MAG - Il settore del noleggio veicoli cresce e può contare oggi su una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro d'affari di 15,8 miliardi. Inoltre, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green: il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Sono alcuni dei dati contenuti nella 24esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Su queste evidenze ANIASA chiede al Governo "una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità" e che che "superi i dazi occulti che frenano sviluppo e investimenti". (ANSA). 2025-05-07T13:19:00+02:00 BF ANSA per CAMERA02 <https://trust.ansa.it/b20c6a77a7d65eeaf1c92c4f73951005388cde265f53ab8c754b546da37f79f2>

Aniasa, il noleggio vale 15,8 miliardi bisogna rivedere fiscalità 24esimo Rapporto: flotta da 1,4 milioni, cresce green ed elettrico (ANSA) - MILANO, 07 MAG - Il settore del noleggio veicoli cresce e può contare oggi su una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro d'affari di 15,8 miliardi. Inoltre, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green: il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Sono alcuni dei dati contenuti nella 24esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Su queste evidenze ANIASA chiede al Governo "una normativa specifica che ne regolamenti in modo stabile e omogeneo tutti gli aspetti, a partire dalla fiscalità" e che che "superi i dazi occulti che frenano sviluppo e investimenti". (ANSA). 2025-05-07T13:19:00+02:00 BF ANSA per

CAMERA15 <https://trust.ansa.it/b20c6a77a7d65eeaf1c92c4f73951005388cde265f53ab8c754b546da37f79f2>

Aniasa, noleggio vale 15,8 miliardi bisogna rivedere fiscalità(2) 24esimo Rapporto:flotta da 1,4 milioni, cresce green ed elettrico (ANSA) - MILANO, 07 MAG - Il primo trimestre dell'anno in corso ha confermato il trend di crescita del noleggio a lungo termine e quello altalenante del breve termine. Quest'ultimo ha registrato uno sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%) ma, contestualmente, un calo dei giorni di noleggio (-3,5%), della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%). Numeri diversi hanno riguardato il lungo termine, con gli operatori che hanno visto lievitare il giro d'affari del 10%, la flotta del 4,7% e le immatricolazioni dell'11,5%, con quest'ultimo dato che ha risentito però in modo significativo delle strategie degli operatori del renting collegati a brand automotive. "Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione EU sulla decarbonizzazione delle flotte. Per andare in questa direzione il nostro Paese deve superare i numerosi 'dazi occulti' che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto nei prossimi mesi a tre importanti appuntamenti: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità IVA sulle auto aziendali, il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali" spiega il presidente Aniasa, Alberto Viano. "Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa (1992), quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo, e da una serie di altre diversificate fonti normative. Oggi la flotta il settore necessita di una normativa specifica e unitaria, che regolamenti in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare focus sulla fiscalità. Solo così il comparto potrà svolgere efficacemente il ruolo di strategico supporto del rinnovo del parco circolante italiano e alla sua progressiva decarbonizzazione, consentendo anche di cogliere le opportunità dell'Automotive action plan europeo", ha concluso Viano. (ANSA). 2025-05-07T13:44:00+02:00 BF ANSA per

CAMERA02 <https://trust.ansa.it/1ab6cf8e17cb5af9ac318ba47aec57b431c442499508b724dd454c0e20bdf546>

Aniasa, noleggio vale 15,8 miliardi bisogna rivedere fiscalità(2) 24esimo Rapporto:flotta da 1,4 milioni, cresce green ed elettrico (ANSA) - MILANO, 07 MAG - Il primo trimestre dell'anno in corso ha confermato il trend di crescita del noleggio a lungo termine e quello altalenante del breve termine. Quest'ultimo ha registrato uno sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%) ma, contestualmente, un calo dei giorni di noleggio (-3,5%), della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%). Numeri diversi hanno riguardato il lungo termine, con gli operatori che hanno visto lievitare il giro d'affari del 10%, la flotta del 4,7% e le immatricolazioni dell'11,5%, con quest'ultimo dato che ha risentito però in modo significativo delle strategie degli operatori del renting collegati a brand automotive. "Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione EU sulla decarbonizzazione delle flotte. Per andare in questa direzione il nostro Paese deve superare i numerosi 'dazi occulti' che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto nei prossimi mesi a tre importanti appuntamenti: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità IVA sulle auto aziendali, il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali" spiega il presidente Aniasa, Alberto Viano. "Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa (1992), quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo, e da una serie di altre diversificate fonti normative. Oggi la flotta il settore necessita di una normativa specifica e unitaria, che regolamenti in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare focus sulla fiscalità. Solo così il comparto potrà svolgere efficacemente il ruolo di strategico supporto del rinnovo del parco circolante italiano e alla sua progressiva decarbonizzazione, consentendo anche di cogliere le opportunità dell'Automotive action plan europeo", ha concluso Viano. (ANSA). 2025-05-07T13:44:00+02:00 BF ANSA per

CAMERA15 <https://trust.ansa.it/1ab6cf8e17cb5af9ac318ba47aec57b431c442499508b724dd454c0e20bdf546>

ADN0800 7 ECO 0 ADN ECO NAZ AUTO: ANIASA, MOBILITA' A NOLEGGIO PIU' DIFFUSA, NONOSTANTE FISCALITA' E NORME PENALIZZANTI = Roma, 7 mag. (Adnkronos/Labitalia) - 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 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 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 euro (+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 140mila unità (+2,3%) per soddisfare una domanda in aumento. Come testimonia il calo dei prezzi per giorno di noleggio (-1,5%), l'andamento del settore è oggi caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo, con un incremento del numero di operatori attivi specialmente a livello locale e con servizi low cost (elemento che, se da un lato, produce effetti positivi in termini potenziali sull'utenza, dall'altro, proprio per il ridotto dimensionamento e la scarsa esperienza sul campo, produce un elevato numero di complaint da parte della clientela). Le aziende di maggiori dimensioni affrontano un aumento dei costi dovuti all'acquisto della flotta a causa del consistente innalzamento dei listini e un crescente incremento dei costi gestionali, causato da vari fattori, quali la crescita esponenziale dei danni e dei furti (totali e parziali) e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie, con pericolose riduzioni dei margini operativi che rischiano di non compensare adeguatamente gli investimenti necessari a garantire gli standard richiesti dal mercato. Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76mila unità rispetto al 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 mld di euro di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato). Tra i principali trend registrati: l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che noleggiavano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225mila in parco (+7,5%). A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 Pa e 170.000 privati (con e senza partita iva), che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo nel nostro Paese un momento di forte criticità. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 mln nel 2023 e ben 10 milioni nel 2019) da 330.000 utenti attivi iscritti al servizio. Si è contratta ulteriormente la flotta di mezzi su strada, a circa 3.300 unità (tutte ibride ed elettriche), metà delle quali restano mediamente non disponibili a causa dei continui furti (parziali e anche totali) e dei danneggiamenti che da sempre colpiscono questi veicoli. A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento significativo delle durate dei noleggi (in media 126 minuti), un trend che proietta l'offerta del settore verso formule giornaliere, ben diverse da quelle orarie per cui era nato. Senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni nazionali e locali, questo business - di supporto strategico al trasporto pubblico locale, al decongestionamento dei centri urbani e alla salvaguardia dell'ambiente - rischia di contrarsi ulteriormente nei prossimi anni. Il primo trimestre dell'anno in corso ha confermato il trend di crescita del long term e quello altalenante dello short. Il noleggio a breve termine, infatti, ha registrato uno sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), ma, contestualmente, un calo dei giorni di noleggio (-3,5%), della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%). Numeri diversi hanno riguardato il lungo termine, con gli operatori che hanno visto lievitare il giro d'affari del 10%, la flotta del 4,7% e le immatricolazioni dell'11,5%, con quest'ultimo dato che ha risentito però in modo significativo delle strategie degli operatori del renting collegati a brand automotive. "Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing - ha dichiarato il presidente Aniasa, Alberto Viano - costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione EU sulla decarbonizzazione delle flotte. Per andare in questa direzione il nostro Paese deve superare i numerosi 'dazi occulti' che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto nei prossimi mesi a tre importanti appuntamenti: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità Iva sulle auto aziendali, il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali. Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa (1992), quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo, e da una serie di altre diversificate fonti normative. Oggi la flotta ha raggiunto quota 1,4 milioni e il settore necessita di una normativa specifica e unitaria, che regolamenti in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare focus sulla fiscalità. Solo così il comparto potrà

svolgere efficacemente il ruolo di strategico supporto del rinnovo del parco circolante italiano e alla sua progressiva decarbonizzazione, consentendo anche di cogliere le opportunità dell'automotive action plan europeo".

Auto: Aniasa-Bain, mercato europeo giu' almeno fino a 2030, volumi a rischio con dazi

Brand tedeschi i più esposti a guerra commerciale

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 07 mag - Il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata, con le proiezioni al 2030 che indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2%, mentre nuovi equilibri geopolitici e industriali mettono in discussione la tenuta dell'intero ecosistema. In Italia si riducono gli acquisti di nuove auto, aumenta il ricorso all'usato, l'elettrico non sfonda e nonostante il forte calo del diesel, le emissioni medie di Co2 restano superiori a quelle del 2015. E' quanto emerge da un report di Bain & Company e Aniasa, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Secondo il documento, dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, acuito

dalla crisi pandemica, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. A partire dal 2019, mentre il Pil mondiale ha iniziato una lenta ma costante ripresa, la produzione di veicoli ha subito un declino marcato e duraturo, consolidato da fattori come la carenza globale di semiconduttori e le forti tensioni sulle catene logistiche internazionali. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici che stanno portando a un uso sempre più aggressivo dei dazi come strumento di politica industriale. Secondo il rapporto, le case tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti. Per i costruttori giapponesi e coreani, il problema riguarda soprattutto il mercato americano, dove sono fortemente presenti, ma vulnerabili ai dazi. Gli Stati Uniti stanno tentando di recuperare terreno industriale, dopo un declino decennale della manifattura.

Ars

Auto: Aniasa-Bain, mercato europeo giu' almeno fino a 2030, volumi a rischio con dazi -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 07 mag - Lo studio mette in luce un'importante ridefinizione delle leadership geografiche. Se nel periodo 2001-2017 l'Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di Cagr) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda, grazie all'urbanizzazione crescente e al miglioramento delle condizioni economiche locali. Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. Queste cifre testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati. Nel 2024, gli Stati Uniti sono il primo mercato importatore di veicoli leggeri, con circa 5 milioni di unità, il 23% del loro fabbisogno interno. Seguono l'Europa (oltre 4 milioni) e il Medio Oriente. Di contro, Cina e Giappone sono quasi completamente autosufficienti. Le importazioni americane provengono in gran parte da marchi asiatici – in particolare Toyota, Hyundai e Kia – mentre le Case cinesi sono praticamente assenti, rendendo i dazi contro la Cina poco impattanti per il settore auto. Le marche più colpite dai dazi potrebbero essere quelle giapponesi e coreane, che hanno una quota importante delle vendite globali realizzate negli Stati Uniti. Tuttavia, molte delle case asiatiche hanno già localizzato parte della produzione negli Usa, attenuando l'effetto delle barriere commerciali. Per quanto riguarda l'Italia, il rapporto mette in luce un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le Bev restano ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5%.

Auto: Viano (Aniasa), in Europa e' a bivio tra nuove norme e dazi, serve ripensamento

Di Loreto (Bain), stagnazione domanda impone nuovo paradigma

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 07 mag - 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". Lo ha detto Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità, commentando il rapporto sul futuro dell'automotive presentato da Aniasa e Bain & Company. Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: "La stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", ha aggiunto Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

ADN0870 7 ECO 0 ADN ECO NAZ DAZI: ANIASA, BRAND AUTOMOTIVE TEDESCHI I PIU' A RISCHIO, DIFFUSIONE 'ELETTRICHE' RISTAGNA = Milano, 7 mag. (Adnkronos/Labitalia) - 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.

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. 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.

Le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici che stanno portando a un uso sempre più aggressivo dei dazi come strumento di politica industriale, mettendo sotto pressione l'intero settore automotive. 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. E' quanto rileva lo studio condotto da Aniasa e Bain & Company 'Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive'. Per i costruttori giapponesi e coreani - prosegue l'analisi - 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. (AGI)Gav 071506 MAG 25

AGI0580 3 ECO 0 R01 / Auto: Aniasa, Europa tra nuove norme e dazi, serve ripensamento = (AGI) - Roma, 7 mag. - "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". Lo afferma presidente Aniasa, Alberto Viano. E prosegue: "La

frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo". (AGI)Gav 071520 MAG 25

Aniasa, brand tedeschi i più esposti ai dazi Usa Ricerca con Bain sul mercato dell'automotive (ANSA) - MILANO, 07 MAG - I brand tedeschi dell'auto "sono i più esposti ai dazi Usa, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti". Emerge dalla nuova ricerca condotta da Aniasa e Bain & Company sul mercato automotive. La geoeconomia dell'auto vede gli Usa "importare marchi asiatici ma non cinesi: in particolare Toyota, Hyundai e Kia e questo rende i dazi contro la Cina poco impattanti per il settore auto. Le marche più colpite dai dazi potrebbero essere quelle giapponesi e coreane, che hanno una quota importante delle vendite globali realizzate negli Stati Uniti. Tuttavia, molte delle case asiatiche hanno già localizzato parte della produzione negli Usa, attenuando l'effetto delle barriere commerciali" spiega Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. (ANSA). 2025-05-07T16:37:00+02:00 BF ANSA per

CAMERA02 <https://trust.ansa.it/c4882505f2ed794be75c1635d61df8afdbde72b5ae05436cc34b833be253dcc>
a

Bain, in Italia ritorno all'auto privata ma meglio usata Indagine con Aniasa, elettriche meno del 5% (ANSA) - MILANO, 07 MAG - In Italia nessuno rinunciarebbe all'auto ma questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, piuttosto in una crescita dell'usato. L'indagine annuale Aniasa-Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le BEV (Battery Electric Vehicle) restano ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5 per cento. L'auto elettrica mostra timidi segnali di ripresa, ma il trend positivo riguarda solo le compatte, mentre le vetture di fascia alta restano stagnanti. La sostituzione del Diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO₂, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli del 2015. A livello europeo, la diffusione delle BEV resta piatta da oltre tre anni, nonostante l'incremento della rete di ricarica. Il mercato risponde alla pressione normativa non con l'elettrico, ma con le ibride, segno di una transizione ancora fragile e guidata più dall'offerta che da una domanda realmente convinta. "L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo" commenta il presidente Aniasa Alberto Viano a margine della presentazione. "Solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale" conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. (ANSA). 2025-05-07T16:58:00+02:00 BF ANSA per CAMERA15 <https://trust.ansa.it/c954c0b92ecc67a0a2590eb7b6efedf2dc8293f3e2cc6438c466982b4566e63>

4

Automotive: mercato europeo in declino fino al 2030



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

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.

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 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**.

Onorevole Matteo Salvini al Dealer Day 2025



Veronafiere si prepara ad accogliere un confronto cruciale tra le principali associazioni del settore e il Ministro dei Trasporti sul destino dell'auto e della mobilità in Italia.

Onorevole Matteo Salvini – martedì 13 maggio, i padiglioni di Veronafiere si trasformeranno nell'agorà dell'automotive italiano. L'**Automotive Dealer Day – House of Mobility** aprirà i battenti con una sessione inaugurale di alto profilo, intitolata "Le Associazioni dell'automotive a confronto con il Governo sul futuro della mobilità in Italia". Protagonista d'eccezione sarà l'**Onorevole Matteo Salvini, Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**, pronto ad ascoltare le istanze e le proposte delle voci più autorevoli del comparto.

Un Tavolo di confronto strategico per il futuro dell'auto

L'incontro vedrà riuniti al tavolo i rappresentanti delle principali associazioni di categoria, chiamati a dialogare con il Governo su temi strategici e strutturali, con l'obiettivo primario di rafforzare la stabilità e la competitività dell'intera filiera dell'auto e della mobilità italiana. Saranno presenti:

- **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), portavoce delle istanze del cuore produttivo del settore.
- **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e

dell'Automotive digital), interprete delle dinamiche di un mercato in evoluzione verso nuove forme di fruizione.

- **Federauto** (Federazione Italiana Concessionari Auto), custode degli interessi della rete di vendita, anello fondamentale del rapporto con il consumatore.
- **Motus-E** (Associazione per la mobilità elettrica), sentinella e promotrice della transizione verso un futuro a zero emissioni.
- **UNRAE** (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), voce dei costruttori internazionali che contribuiscono al panorama automobilistico italiano.

A orchestrare questo delicato e cruciale confronto saranno **Tommaso Bortolomiol e Fabio Barbisan**, rispettivamente CEO e Chief Operating Officer di Quintegia, chiamati a moderare un dibattito che si preannuncia intenso e ricco di spunti.

Azioni Concrete per Crescita, Sostenibilità e Competitività

La sessione inaugurale dell'Automotive Dealer Day si configura come un'occasione imperdibile per mettere in luce l'urgenza di adottare azioni concrete e mirate a sostegno della crescita, della sostenibilità ambientale e della competitività dell'intero comparto automotive italiano.

In un momento di profonde trasformazioni tecnologiche, economiche e sociali, il dialogo tra le associazioni di categoria e il Governo rappresenta un passaggio fondamentale per delineare una strategia condivisa e costruire un futuro solido per un settore trainante dell'economia nazionale. Le aspettative sono alte: il mondo dell'auto italiano attende risposte concrete e un impegno tangibile per affrontare le sfide del presente e costruire insieme la mobilità del domani.

Redazione Fleetime

Fonte press MARRONECATTELAN

Mi piace

Auto, si va verso nuovi equilibri geopolitici e industriali. La ricerca di Aniasa e Bain & Company

L'**automotive** mondiale? "È entrato 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". Lo dice l'indagine annuale sull'evoluzione del mercato dell'auto e sulla mobilità condotto da **ANIASA e Bain & Company**.

Se nel periodo 2001-2017 l'Asia – in particolare la **Cina** – ha guidato la crescita globale del settore auto, 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.

"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", rivela lo studio: "Queste cifre testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori".

E a complicare le cose ci si mette anche Trump, coi **dazi**: le Case tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio. I costruttori teutonici devono affrontare, inoltre, la frenata in Europa e la perdita di slancio in Cina. Per i costruttori giapponesi e coreani, il problema riguarda soprattutto il mercato americano, dove sono fortemente presenti, ma vulnerabili ai dazi. 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". A livello europeo, la diffusione delle auto elettriche resta piatta da oltre tre anni, nonostante la crescita 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", commenta lo studio.

E in **Italia**? Nel nostro Paese si 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. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le elettriche restano ferme al 5%. 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.

“L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio”, spiega il Presidente di **ANIASA**, **Alberto Viano**: “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”.

L'articolo Auto, si va verso nuovi equilibri geopolitici e industriali. La ricerca di **Aniasa** e Bain & Company proviene da Il Fatto Quotidiano.

Auto: **Aniasa**, in Italia usato batte nuovo e CO2 resta alta



In Italia l'indagine **Aniasa** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Tuttavia – si legge nello studio – 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.

(AGI)

GAV

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



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

Milano, 7 mag. (askanews) – Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità. "In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le immatricolazioni a noleggio", ha detto Alberto Viano presidente di **Aniasa**. Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell'elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da **Aniasa** e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5% "L'auto è ancora un bene molto, troppo caro per l'utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l'auto è ancora un'auto per tutti, è ancora l'auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c'è. Il problema è l'offerta. Manca un'offerta accessibile ai più, che sia anche pulita", ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro e un giro d'affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell'iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

Auto: mercato europeo in calo almeno fino al 2030



Riportiamo la notizia ripresa dalla Rubrica Le Strade dell'Informazione:

Il dato emerso da un report di Bain & Company e **Aniasa**

Il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata, con le proiezioni al 2030 che indicano un tasso di crescita mondiale di appena +0,2%, mentre nuovi equilibri geopolitici e industriali mettono in discussione la tenuta dell'intero ecosistema.

In Italia si riducono gli acquisti di nuove auto, aumenta il ricorso all'usato, l'elettrico non sfonda e nonostante il forte calo del diesel, le emissioni medie di Co2 restano superiori a quelle del 2015. E' quanto emerge da un report di Bain & Company e **Aniasa**, l'Associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

I dettagli sono riportati da un'agenzia de Il Sole 24 Ore Radiocor. Secondo il documento, dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, acuito dalla crisi pandemica, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si e' assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato.

A partire dal 2019, mentre il Pil mondiale ha iniziato una lenta ma costante ripresa, la produzione di veicoli ha subito un declino marcato e duraturo, consolidato da fattori come la carenza globale di semiconduttori e le forti tensioni sulle catene logistiche internazionali.

A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici che stanno portando a un uso sempre più aggressivo dei dazi come strumento di politica industriale.

Secondo il rapporto, le case tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

Per i costruttori giapponesi e coreani, il problema riguarda soprattutto il mercato americano, dove sono fortemente presenti, ma vulnerabili ai dazi. Gli Stati Uniti stanno tentando di recuperare terreno industriale, dopo un declino decennale della manifattura.

> Se questo articolo ti è piaciuto, iscriviti alla Newsletter mensile al link <http://eepurl.com/dpKhWL> e ricorda di seguirci anche sulla nostra nuova pagina Instagram
<

ANIASA: Il noleggio più green, ma servono regole nuove

Home » **ANIASA**: Il noleggio più green, ma servono regole nuove

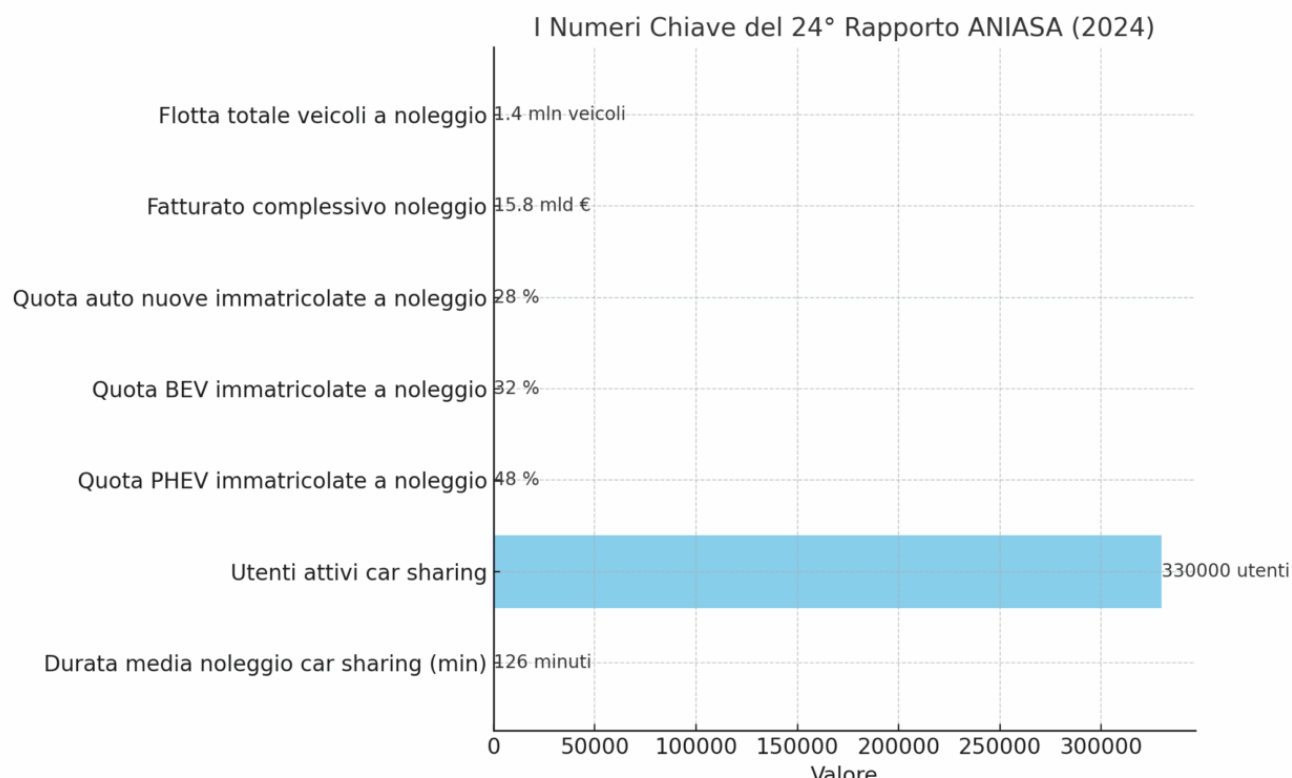


Un settore in crescita, nonostante tutto

La mobilità a noleggio si conferma una leva fondamentale per l'evoluzione sostenibile del trasporto in Italia. Lo evidenzia il 24° Rapporto **ANIASA**, presentato oggi, che fotografa un settore resiliente: 1,4 milioni di veicoli in flotta, un giro d'affari da 15,8 miliardi di euro e un ruolo chiave nella diffusione della mobilità elettrica. Il 32% delle vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono oggi a noleggio. Ma i numeri da soli non bastano: il comparto chiede una riforma normativa per sostenere la sua crescita e affrontare una fiscalità frammentata. *"Gli operatori hanno bisogno di una normativa unica che superi i 'dazi occulti' che frenano sviluppo e investimenti"*, ha dichiarato **Alberto Viano**, Presidente **ANIASA**.

Rent-a-car: cresce la domanda, calano i margini

Il breve termine archivia un 2024 complesso: +10% di noleggi e +5% di fatturato, ma con una flotta che cresce solo del 2,3% e margini messi a dura prova. I costi d'acquisto, i danni, i furti e i canoni aeroportuali pesano sulle aziende più strutturate, mentre il boom di operatori low cost genera un aumento dei reclami da parte dei clienti. Il prezzo medio per giornata di noleggio è sceso dell'1,5%, segno di un mercato sempre più competitivo. *"Il settore è in espansione ma servono regole chiare per tutelare la qualità del servizio"*, ha spiegato **Viano**, sottolineando la necessità di una cornice normativa stabile anche per il breve termine.



Lungo termine, il vero motore della transizione

Il long term conferma la sua centralità: quasi 1,3 milioni di veicoli in flotta (+6%), 12,5 miliardi di euro di fatturato e contratti sempre più lunghi (l'80% supera i 36 mesi). Crescono anche i privati (+3%) e i veicoli commerciali leggeri (+7,5%), segno di una penetrazione sempre più trasversale. I servizi raggiungono oggi 268.000 clienti, tra cui 170.000 privati. *“Il noleggio a lungo termine non è più solo per le aziende: è ormai un’alternativa concreta alla proprietà per tutti”*, ha commentato **Viano**, ribadendo come questo canale sia strategico per il rinnovo del parco circolante e la riduzione delle emissioni.

Car sharing: risorsa a rischio estinzione

Nel 2024 il car sharing ha registrato una nuova contrazione: 4,2 milioni di noleggi, 330.000 utenti attivi e una flotta scesa a 3.300 veicoli, metà dei quali spesso inutilizzabili per furti e danneggiamenti. A Roma e Milano l'80% della presenza. L'aumento della durata media dei noleggi (126 minuti) apre a modelli diversi, più orientati al giornaliero che all'orario. *“Senza un sostegno concreto da parte delle istituzioni, il car sharing rischia di sparire proprio mentre potrebbe aiutare città e ambiente”*, ha ammonito **Viano**, ricordando che l'auto condivisa è alleata del trasporto pubblico e della transizione ecologica.

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

Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità. "In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le immatricolazioni a noleggio", ha detto Alberto Viano presidente di **Aniasa**. Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell'elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da **Aniasa** e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5%. "L'auto è ancora un bene molto, troppo caro per l'utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l'auto è ancora un'auto per tutti, è ancora l'auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c'è. Il problema è l'offerta. Manca un'offerta accessibile ai più, che sia anche pulita", ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro d'affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell'iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

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



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

Milano, 7 mag. (askanews) – Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità. "In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le immatricolazioni a noleggio", ha detto Alberto Viano presidente di **Aniasa**. Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell'elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da **Aniasa** e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5% "L'auto è ancora un bene molto, troppo caro per l'utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l'auto è ancora un'auto per tutti, è ancora l'auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c'è. Il problema è l'offerta. Manca un'offerta accessibile ai più, che sia anche pulita", ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro e un giro d'affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell'iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

Un'auto nuova su tre è a noleggio, giro di affari 15,8 mld

Milano, 7 mag. (askanews) – Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli che nel 2024 registra un giro d'affari di 15,8 miliardi di euro e una flotta di 1,4 milioni di veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni (-10% a 474mila unità, pari a un valore di 14 miliardi di euro), rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green: il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Un trend proseguito anche nei primi 4 mesi del 2025 con una quota di mercato del settore salita al 34%, confermando l'importanza che il noleggio riveste nel rinnovo del parco circolante e nella decarbonizzazione della mobilità.

“Il settore necessita di una normativa specifica e unitaria, che regolamenti in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare focus sulla fiscalità”, ha dichiarato il presidente Aniasa Alberto Viano. “Il nostro Paese deve superare i numerosi ‘dazi occulti’ che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto nei prossimi mesi a tre importanti appuntamenti: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità Iva sulle auto aziendali, il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali”. Fra le tipologie di noleggio prosegue il boom del lungo termine con un aumento della durata dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), del canale privati (+3%) e dei veicoli commerciali leggeri (+7,5% a quota 225mila unità), mentre il breve termine presenta luci e ombre con un aumento dei noleggi (+10%) ma con prezzi in calo (-1,5%) anche a causa dell'aumento della concorrenza. In difficoltà il car sharing concentrato a Milano e Roma (80% della flotta di 3.300 auto) che non è più tornato sui livelli pre-covid anche per mancanza di supporto da parte delle istituzioni locali.

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

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



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

Milano, 7 mag. (askanews) – Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità. "In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le immatricolazioni a noleggio", ha detto Alberto Viano presidente di **Aniasa**. Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell'elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da **Aniasa** e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5% "L'auto è ancora un bene molto, troppo caro per l'utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l'auto è ancora un'auto per tutti, è ancora l'auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c'è. Il problema è l'offerta. Manca un'offerta accessibile ai più, che sia anche pulita", ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro e un giro d'affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell'iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

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



Milano, 7 mag. (askanews) – Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato.

Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità.

“In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le

immatricolazioni a noleggio”, ha detto Alberto Viano presidente di **Aniasa**.

Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell’elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da **Aniasa** e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5%

“L’auto è ancora un bene molto, troppo caro per l’utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l’auto è ancora un’auto per tutti, è ancora l’auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c’è. Il problema è l’offerta. Manca un’offerta accessibile ai più, che sia anche pulita”, ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro e un giro d’affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell’iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

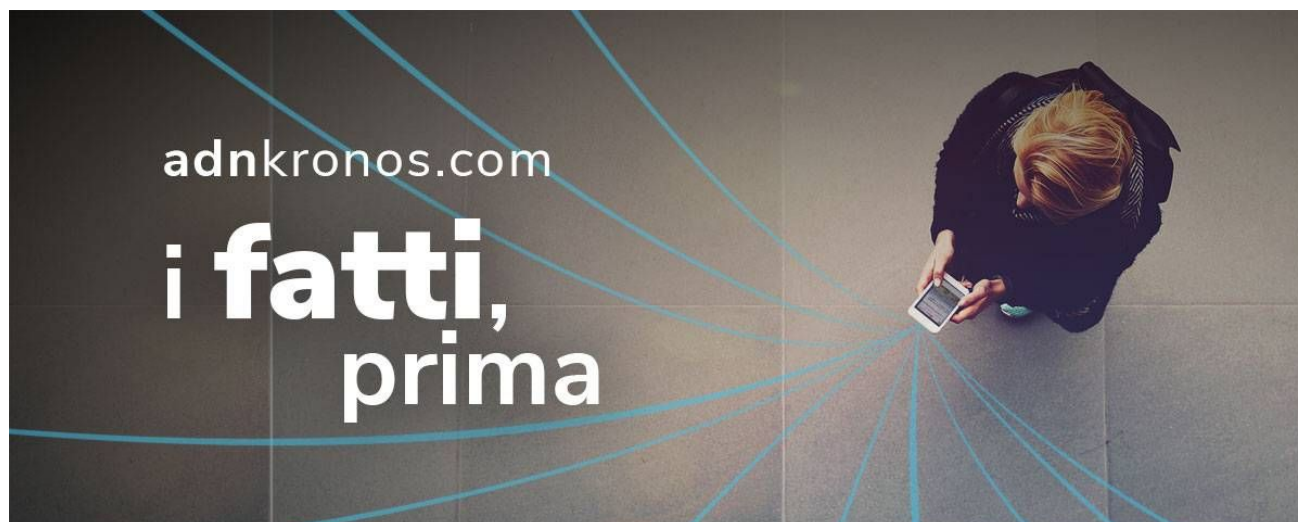
Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34%



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

Milano, 7 mag. (askanews) – Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità. "In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le immatricolazioni a noleggio", ha detto Alberto Viano presidente di **Aniasa**. Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell'elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da **Aniasa** e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5% "L'auto è ancora un bene molto, troppo caro per l'utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l'auto è ancora un'auto per tutti, è ancora l'auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c'è. Il problema è l'offerta. Manca un'offerta accessibile ai più, che sia anche pulita", ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro e un giro d'affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell'iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

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



Secondo il nuovo studio condotto da **ANIASA** e **Bain & Company** "Navigare nella nebbia" presentata nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata.

Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato.

A livello globale 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.

Secondo le stime, entro il 2028 l'**Europa** accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il **Nord America** segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità.

A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le **Case automobilistiche tedesche** sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l'auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l'indagine **ANIASA** - Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell'usato, più economico e più immediato come disponibilità.

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

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

Aniasa-Bain & company: mercato automotive europeo in declino fino al 2030



Il settore automotive globale si trova davanti a un momento critico: dopo decenni di espansione, è iniziata 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 che 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.

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% 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.

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 marche più colpite dai dazi potrebbero essere quelle giapponesi e coreane che hanno una quota importante delle vendite globali realizzata negli Stati Uniti. Tuttavia, molte delle case asiatiche hanno già localizzato parte della produzione negli Stati Uniti, 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 Q1 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.

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030

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

“Navigare nella nebbia

" presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l'Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l'auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l'indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell'usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale”, conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

–motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)



Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030

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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine.

L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.
—motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

" presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l'Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea

(-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l'auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l'indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell'usato, più economico e più immediato come disponibilità. "L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.", ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. "Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. – (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di

paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

—motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



(Adnkronos) – Secondo il nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company “Navigare nella nebbia” presentata i nel...

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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore

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

— (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In

questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. —motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive, mercato europeo in declino almeno fino al 2030



Coi dazi Usa, i brand tedeschi i più a rischio. La diffusione delle “elettriche” ristagna. In Italia l'usato batte il nuovo e le emissioni di CO₂ restano sopra i livelli del 2015

L'automotive «è entrato in una **fase di stagnazione prolungata**, mentre nuovi equilibri geopolitici e industriali mettono in discussione la tenuta dell'intero ecosistema». Lo dice l'indagine annuale sull'evoluzione del mercato dell'auto condotta da **ANIASA** e Bain & Company.

Se nel **periodo 2001-2017 l'Asia** – in particolare la Cina – ha guidato la crescita globale del settore auto, **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.

«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», rivela lo studio: «Queste cifre testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori».

lo studio

Dazi, Standard and Poor's: "Gli Usa produrranno 944.000 auto in meno"

MATTIA ECCELI 24 Aprile 2025

E i dazi americani complicano le cose: le **Case tedesche sono tra le più esposte**, con circa metà dei propri volumi a rischio. I costruttori teutonici devono affrontare, inoltre, la frenata in Europa e la perdita di slancio in Cina. A livello europeo, la diffusione delle auto elettriche resta piatta da oltre tre anni, nonostante la crescita 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», commenta lo studio.

Nel nostro Paese si 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. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le **elettriche restano ferme al 5%**. 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.

«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**», commenta **Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company**. E aggiunge: «Il comparto automotive **non può più contare sulla crescita come driver naturale**. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e **investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine**. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale».

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

" presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l'Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l'auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l'indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell'usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In

questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. — (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di

veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l'auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l'indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell'usato, più economico e più immediato come disponibilità. "L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.", ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. "Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.
—motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di

paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. —motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Pubblicato il 8 Maggio 2025

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In

questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. —motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In

questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. —motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di

paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. —motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della

domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l'auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l'indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell'usato, più economico e più immediato come disponibilità. "L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.", ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. "Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. –motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

“Navigare nella nebbia

" presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l'Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l'auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l'indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell'usato, più economico e più immediato come disponibilità. “L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di

paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

—motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030



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

" presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un'epoca e il settore

si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l'Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l'auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l'indagine **ANIASA** - Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all'uso dell'auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell'usato, più economico e più immediato come disponibilità. "L'industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell'offerta, la bassa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo.", ha commentato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano a margine della presentazione. "Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. —motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)(Adnkronos) - Aprile 2025 si chiude con uno slancio senza precedenti per Alfa Romeo, che registra il miglior mese degli ultimi cinque...(Adnkronos) - Nei primi quattro mesi del 2025, Toyota continua a rafforzare la propria presenza nel mercato italiano, confermandosi il...(Adnkronos) - Citroen amplia la gamma Ami con la nuova versione Buggy, una proposta elettrica dallo spirito libero pensata per chi vive la...(Adnkronos) - Jeep prosegue la sua crescita in Italia e registra risultati brillanti ad aprile. Il modello Avenger, nato a Torino, è il...(Adnkronos) - Nel maggio del 1975 debuttava sul mercato una piccola auto destinata a lasciare un segno profondo: la Volkswagen Polo. Cinque...

L'Europa allenta le maglie, ma l'auto viaggia nella nebbia



Il Parlamento europeo approva la flessibilità triennale per le emissioni di CO₂: i costruttori potranno evitare le multe milionarie calcolando la media tra il 2025 e il 2027. Uno studio conferma la crisi del settore: "Stagnazione pericolosa"

Il Parlamento europeo ha dato il via libera a una **modifica significativa delle norme sulle emissioni di CO₂**, per auto e furgoni. Con 458 voti favorevoli, 101 contrari e 14 astensioni, è stata approvata la proposta della **Commissione europea** che introduce maggiore flessibilità per i costruttori nel rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni. Invece di dover rispettare limiti annuali, le aziende potranno calcolare la media delle emissioni sull'intero triennio 2025-2027, consentendo di compensare eventuali sforamenti in un anno con prestazioni migliori negli altri due. La proposta, parte del piano d'azione della Commissione per l'industria automobilistica europea annunciato il 5 marzo 2025, ha ricevuto l'approvazione formale del Consiglio Ue il 7 maggio. Il regolamento entrerà in vigore dopo la revisione linguistica finale.

Questa decisione arriva in risposta alle preoccupazioni dell'industria automobilistica europea, che temeva multe fino a 15 miliardi di euro a causa della difficoltà nel raggiungere gli obiettivi annuali, soprattutto considerando il ritardo nella diffusione dei veicoli elettrici rispetto ai concorrenti cinesi e statunitensi. La flessibilità introdotta mira a sostenere il settore in un periodo di rapidi cambiamenti tecnologici e crescente concorrenza.

Maggiore flessibilità

La presidente della Commissione europea, **Ursula von der Leyen**, ha dichiarato che la modifica offre “maggiore flessibilità a questo settore chiave” pur mantenendo gli obiettivi climatici dell’Ue. Il voto del Parlamento europeo rappresenta un passo significativo nel bilanciare le esigenze dell’industria automobilistica con gli obiettivi ambientali dell’Unione. Resta da vedere come questa flessibilità influenzerà le strategie dei costruttori e il progresso verso una mobilità più sostenibile.

Mercato in stagnazione

Un settore, quello dell’automotive, su cui pesano gravi incognite. Secondo il nuovo studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company, significativamente intitolato “Navigare nella nebbia”, presentato oggi nel corso di un evento a Milano, 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. Al prolungato periodo di sviluppo (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l’Asia meridionale (+2,7%) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda.

Ibride battono le elettriche

Secondo le stime, entro il 2028 l’Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti. In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. 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.