

Indice Articoli ANIASA

21 Ottobre 2025

ANIASA

01/10/2025	INTERAUTO NEWS	PIETRANTONIO (UNRAE): "SERVE PREMIARE CHI INVESTE PER LA DECARBONIZZAZIONE"	Pag. 2
01/10/2025	INTERAUTO NEWS	SALONE DELL'AUTO DI TORINO, PROTAGONISTA LA CINA PRESENZA CHE PIÙ DI UN OSTACOLO	Pag. 4
01/10/2025	INTERAUTO NEWS	VIANO (ANIASA): "SERVE UN INTERVENTO DEL GOVERNO: LE LEGGI FISCALI OSTACOLANO LA MOBILITÀ PAY-PER-USE"	Pag. 6

Pietrantonio (Unrae): “Serve premiare chi investe per la decarbonizzazione”

Roberto Pietrantonio, Ad di Mazda Motor Italia, da giugno di quest'anno è Presidente di Unrae. Nell'intervista, tra gli argomenti trattati, anche quello del dialogo di Acea con le istituzioni europee: “Le multe sottraggono risorse alla transizione. Auspichiamo un compromesso: continuare verso la decarbonizzazione, ma con mezzi più gradual, premiando chi investe anziché punire e basta”, ha dichiarato Pietrantonio. (A pagina 6)

Pietrantonio (Unrae): “Verso la decarbonizzazione, con passaggi progressivi, premiando chi investe”

Roberto Pietrantonio, ingegnere napoletano, vanta una carriera trentennale nel settore automotive, iniziata nel gruppo Fiat (ora Stellantis), dove ha maturato esperienze significative nella progettazione, produzione di veicoli e nell'area commerciale. Nel 2003 è entrato in Mazda Motor Italia, ricoprendo ruoli di crescente responsabilità, fino alla nomina ad Amministratore delegato nel 2016. Da giugno di quest'anno è Presidente di Unrae.

Ingegnere, nel suo discorso di insediamento ha parlato di modernità efficace per l'Associazione, cosa intende?

“Dobbiamo onorare i 75 anni di storia dell'Associazione proiettandola verso il futuro con strumenti moderni ed efficienti, aggiornando il modo in cui lavoriamo e comunichiamo: promuovere una comunicazione attuale e trasparente e consolidare il ruolo di Unrae come interlocutore autorevole nel settore automotive. Ciò si traduce in azioni concrete, come rafforzare l'identità istituzionale, migliorare la qualità delle nostre analisi e proposte verso Governo e opinione pubblica, e far sì che Unrae diventi sempre più una voce chiave per l'industria dell'auto estera in Italia”.

Un commento sugli incentivi e alla rinuncia all'applicazione dell'Eco-score?

“La decisione di rinunciare all'Eco-score negli incentivi auto elettriche per il 2025 la considero saggia. I nostri dati parlavano chiaro: fino a due terzi delle auto elettriche immatricolate nei primi otto mesi del 2025 avrebbero perso l'accesso agli incentivi. Un'enormità, che avrebbe frenato anziché accelerare la transizione verso l'elettrico. Meglio continuare con regole chiare che già funzionano, e magari approfondire la questione in un secondo momento a livello europeo. Così gli incentivi possono continuare a sostenere la crescita del mercato a zero emissioni senza intoppi. Un approccio più pragmatico e inclusivo: prima allarghiamo il mercato dell'elettrico, poi - con calma e dati alla mano - valuteremo criteri aggiuntivi”.

Nell'ultimo “dialogo strategico” tra Ue e Acea molte parole e pochi fatti. I costruttori otterranno una linea più morbida? Quali gli ostacoli maggiori?

“La speranza è che da questo dialogo emerga un approccio più pragmatico. Se si vuole far crescere davvero la domanda di veicoli elettrici, l'Unione deve adottare politiche guidate dal mercato e non solo dalle multe. In altre parole: incentivi e investimenti in infrastrutture anziché sanzioni punitive. Gli ostacoli però non mancano. Il primo è che la Ue ha obiettivi climatici stringenti e teme di compromettere il Green deal. Per il momento, le sanzioni sulle emissioni restano. Comunque, le multe sottraggono risorse alla transizione. Auspichiamo un compromesso: continuare verso la decarbonizzazione, ma con mezzi più gradual, premiando chi investe anziché punire e basta”.

matici stringenti e teme di compromettere il Green deal. Per il momento, le sanzioni sulle emissioni restano. Comunque, le multe sottraggono risorse alla transizione. Auspichiamo un compromesso: continuare verso la decarbonizzazione, ma con mezzi più gradual, premiando chi investe anziché punire e basta”.

Un cambio di obiettivo sarà davvero produttore? Rallentando gli investimenti oggi, non c'è il rischio di correre troppo nel 2028-30?

“Le Case auto ormai sono partite verso l'elettrificazione e sono già avanti con gli investimenti. Un aggiustamento degli obiettivi europei nel breve termine non farà invertire la rotta. L'impegno dei costruttori Ue verso la mobilità elettrica rimane totale e nessuno pensa di rallentare lo sviluppo dell'elettrico solo perché la politica discute di modulare qualche tappa intermedia. Continueremo a spiegare che la transizione energetica dell'auto è un percorso già tracciato, che richiede tempo e investimenti costanti. Guai a dare messaggi ondivaghi che confondano consumatori o investitori. Se oggi frenassimo lo



Roberto Pietrantonio,
Ad Mazda Italia
e Presidente Unrae

slancio, nel 2030 dovremmo recuperare di colpo. Meglio avanzare gradualmente. In sostanza auspichiamo visione a lungo termine e passo costante”.

Secondo le stime, la maggior parte delle Case europee riuscirà a rispettare i target al 2027, non è che la stretta europea sta generando un percorso virtuoso?

“Se davvero quasi tutti riusciranno a rispettare i target 2025-27, possiamo dire che almeno in parte la pressione regolatoria ha funzionato. Alcuni segnali positivi ci sono: la transizione verso l'elettrico sta diventando realtà, con vendite in



La transizione energetica dell'auto è un percorso già tracciato che richiede tempo e investimenti costanti. Guai a dare messaggi ondivaghi

crescita e quote di mercato sempre più rilevanti, anche se non alla velocità prevista tempo fa. Questo significa che la stretta Ue ha innescato un percorso, obbligando i costruttori a investire in elettrificazione e innovazione. Ma guardiamo anche al rovescio della medaglia: alcuni rispettano i target grazie a meccanismi di flessibilità (pooling, crediti), dirottando risorse che si potrebbero investire in maniera diversa. E il mercato 'post 2020' in Europa è ben lontano dagli anni passati, pur con l'entrata dei nuovi competitor cinesi, questo va considerato nel valutare l'impatto di scelte così ambiziose”.

Tavola rotonda di Torino. Fare sistema e dialogo con le istituzioni, finora due temi difficili da svolgere...

“L'evento di Torino è stato un momento importante: per la prima volta tutte le principali associazioni dell'auto hanno di-

mostrato cosa significa fare sistema. Insieme ai colleghi di Aci, Anfia, Aniasa, Federauto e Motus-E, abbiamo presentato una lettera congiunta al Governo con sei priorità di intervento per rilanciare il settore. È stato un segnale di unità mai visto. Se continueremo compatti e le istituzioni sapranno cogliere la gravità della situazione, potremo ottenere risultati”.

Una previsione per l'Italia sul 2026 si può azzardare?

“Anche il mercato italiano dell’auto è lontano dai livelli del 2019. Neppure entro il 2027 torneremo ai volumi pre-crisi: stimiamo per allora poco meno di 1,6 milioni di immatricolazioni. A oggi ipotizziamo per il 2025 un mercato attorno a 1,515 milioni. È una stima cauta. L’augurio è che gli incentivi sblocchino i consumatori che potevano essere in attesa. Se con le istituzioni riuscissimo ad applicare tutte le ricette proposte a Torino, potremmo vedere una spinta verso 1,8 milioni, con contributo significativo delle aziende e rassicurazione dei consumatori”.

Mazda6e: berlina, elettrico, made in China, sembra una scommessa...

Quali altri prodotti avete in calendario?

“La Mazda6e è una bella scommessa: una berlina elettrica oggi va un po’ controcorrente, specie in Italia dove il mercato premia i Suv. Ma andare in controtendenza fa parte del Dna Mazda. La vettura, pur essendo costruita in Cina, offre un’esperienza 100% Mazda: filosofia Jinba-Ittai, design Kodo, eleganza sportiva. Diamo poi il via anche al pre-lancio della nuova Mazda CX-5, un modello chiave per noi, il Suv più venduto di Mazda a livello globale. Arriverà sul mercato italiano con un prezzo competitivo - da 35.900 euro - e abbiamo aperto le preordinazioni già a luglio, con un interesse molto alto. E le novità non finiscono qui”.

Salone dell'Auto di Torino, protagonista la Cina Presenza che più di un ostacolo è un'opportunità

di Ottavio Daviddi

L'auto è in crisi? Indubbio, lo si vede dai numeri. La rapida espansione dei marchi cinesi è uno dei fattori che accelerano questa crisi? Può essere. Elettrificazione e transizione verso una nuova mobilità (ognuno può usare il termine che preferisce) possono essere un nefasto moltiplicatore? Può essere anche questo. Ma può anche essere che si possa utilizzare un metro di giudizio diverso o quantomeno adottare un differente punto di vista. Il recente Salone dell'Auto di Torino, oltretutto un interessante show salutato dal successo di pubblico, è stato anche un momento di riflessione su questi temi. Anche perché i costruttori cinesi sono stati i protagonisti.

L'INTERESSANTE FORUM proposto da Tada (Torino Automotive Design Award) è stato uno dei momenti di riflessione, l'occasione per tentare di ragionare in termini di collaborazione anziché di contrapposizione. Ovvero: piuttosto che i dazi, provare a individuare una strada che permetta a tutti di crescere. Changan, per esempio, è una di quelle aziende che hanno aperto un centro di design in Europa (in Italia, a Torino), altre (la rilanciata Dongfeng) ha due centri di ricerca e sviluppo nel Vecchio Continente, altri ancora (BYD) stanno acquisendo un pass comunitario aprendo fabbriche entro i confini dell'Unione.

DA RIMARCARRE, in questo contesto, la presenza di Dsfc o la prima assoluta di Geely, che dopo operazioni industriali e finanziarie di altro tipo (Volvo) decide ora di presentarsi in prima persona. Changan ha sostenuto il Tada China-Europe Automotive Industry Cooperation Forum dal titolo "Going Global!". E del resto la Casa cinese, il quarto produttore di automobili nel suo Paese, ha aperto a Torino nel 2003 il Design Center Europe che ospita oggi oltre 300 designer provenienti da 31 Paesi. Inoltre ha altre sedi di R&D a Yokohama, Birmingham, Detroit e Monaco (oltre che in patria). Il premio, della cui giuria facevano parte nomi prestigiosi del design internazionale, per dirlo citando l'ideatore del Salone, Andrea Levy, "rappresenta il primo riconoscimento europeo dedicato al design made in China per valorizzare l'evoluzione stilistica e progettuale delle Case orientali, promuovendo l'interazione tra tradizione italiana e creatività delle nuove realtà emergenti".

Peraltro, proprio Changan si è aggiudicata due riconoscimenti con la Deepal S07 nella categoria "Best Exterior Design" e con la Deepal S05 per la sezione "Best

Human-Centric Intelligent Integration". Gli altri sono andati a Geely E5 (Best Interior Design), Jetour Zongheng G700 (Most Innovative Design Feature) e JAC E30X (Best Material & Sustainability). Il premio Personaggio dell'Anno è stato appannaggio di Wei Jianjun, Presidente di Great Wall Motors.

COME HA SPIEGATO UNO DEI RELATORI, le potenzialità che ci sono in Italia sono indiscutibili. Ma forse l'apertura mentale dei costruttori cinesi e la loro capacità di scrivere nuove regole è una dote che da noi si sta smarrendo; il momento richiede, al contrario, che la si debba riscoprire appieno. Questa prima edizione ha rimarcato la crescente evoluzione del design automobilistico cinese e il confronto con la tradizione torinese. Togliendo l'aggettivo a connotazione regionale, è evidente che si può estendere il ragionamento a una dimensione nazionale, in una prospettiva che coinvolga il Paese intero.

IL PREMIO NASCE per evidenziare la specificità del design, ma in realtà l'auto cinese oggi non vive solo di evoluzione stilistica, ma anche di tecnologia, vuoi applicata all'elettrificazione (batterie in primis) vuoi legata all'interazione uomo-auto e ai correlati sistemi elettronici avanzati. Collaborazione e unità di intenti, dunque. Laddove sia possibile. Ma a Torino è emersa anche la necessità di coordinare le istanze di chi oggi sta giocando una partita impegnativa. È stato l'argomento della tavola rotonda "Rilanciare l'Automotive in Italia: una visione condivisa", concepita e promossa da Unrae, con la partecipazione congiunta di Aci, Anfia, Aniasa, Federauto e Motus-E. In questa sede, il filo conduttore non è stato il voler contrapporre costruttori europei ad altri extraeuropei, tantomeno dividersi in agguerrite fazioni tra sostenitori dell'elettrificazione e fautori della revisione delle regole europee per ridare slancio alle motorizzazioni termiche. Le Associazioni hanno messo in luce la gravità della crisi, definita senza precedenti, che investe il settore, evidenziando un mercato stagnante, una produzione nazionale ridotta ai minimi storici,

MESSAGGIO

Serve diradare la nebbia che rende incerta la direzione da seguire privilegiando l'osare anziché l'incedere con eccessiva prudenza

un parco circolante che invecchia rapidamente con conseguenze negative su ambiente e sicurezza una transizione energetica in stallo, con una quota di veicoli elettrici in Italia è quattro volte inferiore rispetto alla media europea.

IL PRESIDENTE DI UNRAE, Roberto Pietrantonio, ha sostenuto che "tutti insieme abbiamo dimostrato cosa significa fare sistema in una fase di sofferenza cronica per il settore". Ne è scaturita una lettera alle istituzioni, governo in primis, che individua sei priorità di intervento. Si sollecitano stabilità e chiarezza delle misure incentivanti, semplici e strutturali; un piano nazionale per le infrastrutture di ricarica e le altre alimentazioni; una riforma della fiscalità sull'auto aziendale, allineata alle best practice europee; un sostegno concreto alla filiera industriale e artigianale italiana; un supporto chiaro e trasparente alla clientela, per accompagnarla nella transizione e avviare una valorizzazione culturale dell'automobile (e del trasporto su gomma) quale motore economico e sociale del Paese.

DAI VARI INTERVENTI è parso chiaro che i rappresentanti di istanze teoricamente diverse, magari non sempre allineate, vogliano trarre vantaggio da un'operazione di sistema. Non è solo una questione di volumi produttivi, è anche una questione - ha sottolineato il generale Tullio Del Sette, Commissario straordinario dell'Aci che presto lascerà il suo incarico in favore del nuovo Presidente Geronimo La Russa - che riguarda emissioni e sicurezza, dal momento che il progressivo invecchiamento del parco circolante in Italia non aiuta né ad avere aria migliore (specie nei centri urbani e specie in inverno) né a sostituire auto dalle dotazioni di sicurezza superate con modelli dotati dei più moderni strumenti di assistenza alla guida.

AL TIRARE DELLE SOMME, il passaggio che sembra riassumere meglio l'urgenza del momento, è proprio quello sulla valorizzazione culturale dell'auto quale chiave di crescita e sviluppo in un Paese che è stato culla del motorismo europeo e che ancora vanta delle eccellenze indiscusse.

Se si assumono validi questi principi, si può azzardare che l'allargarsi delle Case cinesi e l'andare verso una mobilità più sostenibile siano più che mai opportunità anziché ostacolo. Il messaggio che arriva dal Salone di Torino è anche questo. Anche perché le oltre 500mila presenze e il successo dei test drive dimostrano che l'automobilista è sempre e ancora attratto

dall'automobile. E forse, in questo particolare frangente storico, serve diradare la nebbia che rende incerta la direzione da seguire, privilegiando l'osare anziché l'incedere con eccessiva prudenza.

Viano (Aniasa): “Serve un intervento del Governo: le leggi fiscali ostacolano la mobilità pay-per-use”

Nel terzo trimestre del 2025 il mercato del noleggio veicoli in Italia conferma un trend di forte crescita, rafforzando il ruolo del comparto nella mobilità nazionale. Secondo l'analisi Aniasa-Dataforce, le immatricolazioni complessive di veicoli a noleggio (auto e veicoli commerciali leggeri) sono aumentate del 23,8% rispetto allo stesso periodo del 2024, in un mercato generale sostanzialmente stabile (+0,2%). La quota del Noleggio ha così raggiunto il 27% delle immatricolazioni totali, con performance positive in entrambi i segmenti: +20% nel Lungo Termine e +53,6% nel Breve Termine.

NEL DETTAGLIO, tra luglio e settembre sono stati immatricolati 95.608 veicoli, di cui 77.167 autovetture (+22,7%) e 18.441 veicoli commerciali leggeri (+28,4%). In questo periodo, il Noleggio Lungo Termine ha segnato incrementi del 17,7% per le vetture e del 30,8% per i veicoli commerciali, mentre il Breve Termine ha registrato +66,7% e +15,3% rispettivamente. Il risultato trimestrale porta il dato cumulativo

gennaio-settembre a +10,3%, in miglioramento rispetto al +6,8% del 1° semestre.

IL COMPARTO DELLE VETTURE conferma la spinta positiva, mentre quello dei mezzi da lavoro, pur ancora leggermente in ritardo nel cumulo annuo, mostra un deciso recupero. La quota di mercato del noleggio si attesta al 24,6% per le vetture e al 45,3% per i veicoli commerciali leggeri.

ALBERTO VIANO - ANIASA

“Detraibilità Iva ferma al 40%, limitata deducibilità dei costi aziendali, fringe benefit differenziati e complessità delle imposte locali”

Aniasa sottolinea come il settore del noleggio rappresenti oggi un motore della

transizione ecologica e un pilastro della mobilità aziendale, turistica e urbana, soprattutto in un contesto in cui il mercato dei Privati continua a contrarsi. Con una flotta complessiva che ha raggiunto 1,5 milioni di veicoli, il comparto contribuisce in modo determinante al rinnovo del parco circolante e al rilancio dell'automotive nazionale.

Il Presidente Aniasa, Alberto Viano, ribadisce la necessità di un intervento del Governo nella prossima Legge di Bilancio per superare gli ostacoli fiscali che penalizzano la mobilità “pay-per-use”: detraibilità Iva ferma al 40%, limitata deducibilità dei costi aziendali, tassazione più elevata sui fringe benefit non elettrici e complessità delle imposte locali. L'obiettivo - conclude il Presidente Viano - è definire un quadro normativo stabile e tecnologicamente neutrale, capace di sostenere gli investimenti, favorire la sicurezza stradale e accelerare la transizione verso una mobilità più efficiente e sostenibile.