

Dazi Usa, perché quelli sulle auto sono sempre al 25%



Il provvedimento di un tribunale federale, subito sospeso in appello, non ha toccato il 25% imposto alle vetture d'importazione perché basato su riferimenti normativi differenti

Il "balletto" sui dazi imposti dal presidente americano Trump sulle merci d'importazione sembra non finire mai, con aggiornamenti quotidiani in tema di annunci, minacce, sospensioni e ritiri. A inserirsi in questa dinamica, che sta creando non pochi problemi all'economia mondiale, è arrivata anche la recente sentenza della Corte del Commercio internazionale, un tribunale federale con sede a New York, che, su ricorso di aziende del settore vitivinicolo, ha **giudicato illegittimi gli ordini esecutivi** con i quali il presidente ha introdotto tariffe doganali del 25% sui prodotti canadesi e messicani, del 20% su quelli cinesi e del 10% su quelli degli altri Paesi. Una decisione rimasta valida per meno di ventiquattr'ore, perché la Corte d'appello, alla quale l'amministrazione statale ha fatto immediatamente ricorso, ne ha sospesa la validità, per darsi il tempo di esaminare la documentazione presentata dalle parti in causa. Insomma, un ennesimo stop and go destabilizzante, dal quale però **il settore delle auto era comunque rimasto escluso**: cerchiamo di capire perché.

Le basi giuridiche

—

Il presidente americano ha stabilito l'introduzione dei dazi sulla base di una legge del 1977

(International Economic Powers Act) che gli dà il potere di introdurre regolamentazioni al commercio in caso di "emergenze nazionali", individuate questa volta nel traffico proveniente da Paesi come il Canada e il Messico di Fentanyl, un potente farmaco antidolorifico a base di oppio sintetico largamente utilizzato negli Usa come stupefacente, con effetti collaterali devastanti (tanto da aver provocato negli ultimi anni milioni di decessi per overdose). Questa legge, però, non è stata utilizzata per imporre i dazi del 25% su altri prodotti che riguardano l'automotive, come l'acciaio e l'alluminio, né sulle auto stesse. In questi casi, il presidente si è avvalso delle **Sezioni 232 e 301 di Trade Act** (atti riguardanti il commercio), che permettono al governo degli Stati Uniti di imporre misure restrittive in ambito commerciale a protezione degli interessi nazionali. In particolare, la **Sezione 232** fa parte del Trade Expansion Act del 1962 ed è stata già impiegata nel 2018 per stabilire dazi su acciaio e alluminio nei confronti di Canada, Cina ed Unione Europea, mentre la **Sezione 301** è inclusa nel Trade Act del 1974, il cui intento era contrastare pratiche commerciali sleali (come il dumping, la vendita di prodotti sottocosto) o discriminatorie da parte di altri Paesi. **Uno strumento, dunque, usato anche a fini di ritorsioni commerciali**, come accaduto durante i contrasti verificatisi tra Usa e Cina nel 2018-'19. La Corte del Commercio Internazionale non aveva esteso la propria decisione, successivamente sospesa, a questi riferimenti normativi e **ciò spiega perché i dazi del 25% sulle automobili siano tuttora in vigore e non beneficino della sospensione di 90 giorni** decretata dal presidente Trump per altre tariffe reciproche. Periodo durante il quale, invece, **l'Unione Europea ha sospeso le proprie tariffe di ritorsione del 25%** da applicare ai beni d'importazione americana, nella speranza di raggiungere un accordo sulla falsariga di quello ottenuto dalla Gran Bretagna (che ha chiuso la trattativa con tariffe doganali ridotte al 10%).

I dazi sono un problema

—

Quanto questa situazione internazionale possa rivelarsi problematica è stato evidenziato anche dal Governatore della Banca d'Italia Fabio Panetta nella sua **Relazione annuale sul 2024**, presentando la quale ha lanciato l'allarme e sottolineato come la corsa ai dazi stia "spingendo l'economia mondiale su una traiettoria pericolosa", tanto da poter "sottrarre quasi un punto percentuale alla crescita mondiale nell'arco di un biennio". Secondo il Governatore, infatti, "i dazi oggi in vigore potrebbero ridurre il commercio internazionale di circa il 5%, dando avvio a una riconfigurazione delle filiere produttive globali" e generando "un sistema di scambi meno integrato ed efficiente". Gli effetti di questa politica internazionale a suo parere "rischiano di travalicare la sfera commerciale, alterando la struttura del sistema monetario internazionale, oggi incentrato sul dollaro (che si è indebolito nell'ultimo mese rispetto all'euro, dando un segnale significativo, ndr), e limitando i movimenti dei capitali".

Nessuna sorpresa

—

In questo quadro, c'è però anche chi ritiene che l'imposizione di dazi fosse prima o poi inevitabile, alla luce dell'andamento dell'economia mondiale: è la tesi espressa da Gianluca Di

Loreto, partner della società di analisi e consulenza Bain & Company, nella recente presentazione del Rapporto **Aniasa** 2025 (l'associazione delle industrie dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital). Di Loreto ha infatti sottolineato come gli Stati Uniti abbiamo vissuto dal Dopoguerra a oggi un crollo costante della loro attività manifatturiera, che nel 1947 costituiva il 25% del Pil e occupava il 30% della forza lavoro, mentre oggi questi due valori si sono ridotti rispettivamente al 10 e all'8%; nel frattempo, gli Usa sono diventati il maggior Paese importatore e la Cina il maggior esportatore, con un totale rovesciamento di prospettive. Questo vale anche nel settore dell'auto, che ha visto nel 2024 il Nord America figurare come l'area con il maggior numero d'importazioni di autoveicoli, pari a circa 5 milioni di unità, superiori ai 4 milioni importati in Europa, mentre Cina e Giappone limitano considerevolmente l'import di vetture di produzione straniera, tanto da risultare quasi autosufficienti. Negli Usa, oggi quasi un quarto delle vendite complessive di auto è costituito da modelli d'importazione, in particolari di marchi giapponesi e coreani, seguiti da quelli premium tedeschi. Uno squilibrio di bilancia commerciale del settore destinato a richiedere inevitabilmente l'introduzione, presto o tardi, di qualche correttivo.

A Milano il 19 giugno l'evento "Beyond the Borders": focus sul futuro del business travel



I nuovi scenari della mobilità aziendale e dei viaggi d'affari saranno al centro di **"Beyond the Borders"**, evento in programma **mercoledì 19 giugno** presso la storica **Palazzina Appiani** di Milano (via Giorgio Byron, 2). L'iniziativa è promossa da **Lab Sumo**, spin-off della casa editrice Sumo Publishing dedicato all'analisi e alla formazione sui temi della mobilità professionale, con la partecipazione di **BT Lounge**, la community dei travel manager delle principali aziende italiane.

La giornata sarà l'occasione per presentare **i risultati di una survey esclusiva** condotta su **102 travel manager**, con un focus analitico su **quattro segmenti chiave** del business travel: **compagnie aeree, trasporto ferroviario, rent-a-car e travel management company**. I dati raccolti offriranno lo spunto per un confronto articolato tra operatori e stakeholder, con il supporto di **tavole rotonde tematiche**.

Un confronto a più voci tra esperti del settore

Tra i protagonisti delle sessioni di approfondimento figurano alcuni tra i più autorevoli esperti della mobilità e dei viaggi aziendali in Italia:

- **David Jarach**, fondatore ed executive chairman di diciottofebbraio
- **Andrea Giuricin**, docente di economia dei trasporti all'Università Bicocca di Milano e CEO di TRA Consulting
- **Giuseppe Benincasa**, direttore generale di **ANIASA**
- **Davide Rosi**, amministratore delegato di Siap

Le tavole rotonde si concentreranno sulle criticità emerse nel periodo post-pandemico e sulle strategie adottate dai diversi operatori per adattarsi a un mercato in rapida trasformazione. Al centro del dibattito, le nuove esigenze delle aziende clienti, l'integrazione tecnologica, la sostenibilità dei viaggi d'affari e l'evoluzione dei modelli di servizio.

Uno sguardo alle priorità post-pandemia

“L'obiettivo dell'evento è promuovere un confronto diretto tra tutti gli attori della filiera del business travel per comprendere come il settore stia cambiando – spiega **Alberto Vita**, vice direttore di *BusinessMobility.Travel* –. Si parlerà di flessibilità, digitalizzazione e nuovi modelli di offerta, con l'ambizione di anticipare i trend e favorire soluzioni innovative realmente efficaci”.

Premi ai travel manager più innovativi

Durante la serata saranno inoltre assegnati due riconoscimenti simbolici ai travel manager che si sono distinti per approccio innovativo e condivisione delle conoscenze. Saranno premiati:

- il **Travel Manager Leader Tech**, per le competenze in ambito tecnologico
- il **Travel Manager Leader Sharing**, per l'attitudine alla condivisione e al networking

Entrambi saranno selezionati tra i partecipanti alla survey da parte degli stessi colleghi.

L'evento è realizzato con il patrocinio di **ANIASA** e della **Global Business Travel Association**, a conferma del valore strategico del confronto per il futuro del business travel in Italia.

Autore

-  Redazione Qualitytravel.it

Qualitytravel.it è il più letto web magazine indipendente b2b della travel & event

industry. Fornisce news e analisi su turismo, business travel, marketing ed eventi: un punto di vista autorevole sui trend di settore e un utile strumento di lavoro per oltre 100mila lettori mensili. Il pubblico a cui ci rivolgiamo comprende chi lavora nella filiera del turismo e degli eventi: gestori di hotel e di location, tour operator e agenzie viaggi, dmc e tmc locali, fornitori di servizi e agenzie di organizzazione eventi, trasporti e infrastrutture, attività di ristorazione e catering, divisioni marketing, travel, eventi ed hr delle aziende. Il nostro impegno è quello di fornire un'informazione puntuale su novità del comparto, raccontare case study e consigli utili per l'attività quotidiana, offrire uno spaccato del mondo del lavoro e notizie di attualità su business, marketing, bandi e gare di settore. Consideriamo quello del turismo e degli eventi un unico grande settore da approcciare con una visione globale e non di parte, mostrando il fenomeno nel suo complesso, senza le distorsioni che avvengono quando si vuole parlare di una sola parte della filiera.

[Visualizza tutti gli articoli](#)

Tendenze chiave nel business car rental 2025, per viaggi d'affari



Durante uno dei recenti dibattiti sulla mobilità aziendale in Italia, il **Roadshow GBTA**, è intervenuta anche Locauto con **Christian Isola**, Chief Commercial Officer, tracciando le tendenze chiave del settore **Business Car Rental**.

Partendo dai dati **Aniasa**, recentemente argomentati anche su MissionFleet, Christian Isola ha mostrato come nel 2024 il mercato italiano del rent-a-car abbia registrato un **giro d'affari di 1,5 miliardi di euro (+5%)**, con **4,7 milioni di contratti di noleggio**.

Quanto pesa il B2B nel rent-a-car

Il **segmento Corporate**, che comprende business travel, mid term, veicoli sostitutivi e preassegnazioni, rappresenta il **25% del totale mercato** con un valore di **384 milioni di euro**, anche se il numero di noleggi è sceso da 1,2 a 1,1 milioni negli ultimi sei anni. In parallelo, il **ricavo per giorno di noleggio** è salito da **33 a 39 euro (+18%)**, spinto da aumento dei costi, manutenzione e trasformazione della flotta, sempre più orientata verso modelli di fascia medio-alta e accessoriati.

Mobilità intermodale con treni e aerei

Il car rental, inoltre, si sta posizionando sempre più come **snodo fondamentale della mobilità intermodale**. Oggi sono attivi in Italia circa **930 uffici di noleggio**, di cui **177 in aeroporti** e **752 in centri città**. Gli aeroporti generano circa **900 milioni di euro di ricavi**, ma cresce anche il peso delle stazioni ferroviarie: **per Locauto il fatturato dalle stazioni ferroviarie è salito al 15% nel 2024**, rispetto al 10% del 2021.

L'integrazione con le **tratte ferroviarie e aeroportuali** ha stimolato l'introduzione di **nuove formule tariffarie flessibili e competitive**, come la **tariffazione oraria**, per rispondere alla mobilità mista delle aziende.

Cosa influenza il noleggio auto a breve

Il **business del noleggio** è legato alle **dinamiche dell'industria automotive**. Oggi un'auto nuova costa in media **30mila euro**, contro i 21mila del 2019. Le flotte RAC riflettono questo spostamento del mix con un aumento delle crossover e la riduzione di station wagon e vetture compatte. La UE ha poi identificato le società di **noleggio e leasing come attori centrali nella decarbonizzazione delle flotte aziendali**, e questo porterà un aumento della quota di veicoli elettrici e plug-in anche nel RAC.

Noleggio auto digitalizzato, con quali strumenti

Negli ultimi anni Locauto ha accelerato fortemente sulla **digitalizzazione dell'esperienza di noleggio**, introducendo strumenti come lo **Smart Check-in**, la **consegna e gestione completamente digitali**, l'**assistenza remota tramite live messaging** e i **portali per la gestione pre e post noleggio**.

«Il nostro settore è al centro di una doppia rivoluzione: da un lato la spinta verso la sostenibilità, dall'altro la necessità di offrire esperienze sempre più digitali, ma anche personalizzate. Il vero servizio perfetto nasce dalla capacità di leggere i bisogni del cliente, dosando in modo intelligente tecnologia e relazione umana. Il nostro obiettivo è costruire una customer experience flessibile, veloce e su misura», ha dichiarato **Christian Isola, Chief Commercial Officer di Locauto Group**. *«Con una flotta capillare, multicanale e in continua evoluzione, Locauto si conferma protagonista della nuova mobilità aziendale italiana»*, ha concluso **Isola**.

Rent a car, negli aeroporti una politica di prezzo più aggressiva



I privati hanno generato nel 2024 più dei due terzi del giro d'affari. La spesa media si è attestata a 43,4 euro al giorno

Il settore del noleggio a breve termine (rent a car), secondo i dati presentati da **Aniasa**, archivia un 2024 in crescita, generando un giro d'affari di oltre 1.541 milioni di euro registrando un incremento del 5% rispetto al 2023.

Gli aumenti più interessanti derivano dalla vendita dei servizi accessori ai clienti che pesano il 20% del fatturato e che sono cresciuti del 15 per cento. Tra questi rientrano, ad esempio, le coperture opzionali per il furto e per gli incidenti, ma anche altri utili elementi per specifiche esigenze di viaggio, come ad esempio la possibilità di consegnare l'auto in una location diversa rispetto a quella del ritiro. Al contrario, la tariffa base del noleggio, che comprende gli elementi essenziali come il tempo di noleggio e il chilometraggio, pesa il 76% del giro d'affari complessivo ed è aumentata solo del due per cento.

Anche gli indicatori dei volumi sono stati positivi. Nel 2024 si è noleggiato di più ma con durate inferiori: si sono registrati 4,8 milioni di noleggi, producendo un incremento del 10% rispetto al 2023. Le durate si sono contratte del 4% attestandosi in media a 8 giorni.

La domanda, in aumento rispetto al 2023, è stata intercettata dagli operatori incrementando il numero dei veicoli a disposizione: la flotta media si è attestata a oltre 140mila veicoli con un incremento del 2%, quasi 3.200 veicoli in più rispetto all'anno precedente. Gli operatori sono

stati anche abili ad utilizzare al meglio i veicoli a disposizione: nel 2024 l'utilizzo medio della flotta è stato pari al 74,7%. Trasformando le percentuali in numeri, possiamo affermare che i veicoli sono stati noleggiati per 273 giorni.

Le stazioni aeroportuali hanno trainato la crescita, generando un giro d'affari pari a 904 milioni di euro (+7,4%) e hanno sviluppato 3 milioni di noleggi (+12%). Questo anche grazie a una politica di pricing più aggressiva: il cliente ha speso 45,8 euro al giorno, contro i 47,5 euro del 2023, per noleggiare in aeroporto. Il punto vendita situato in aeroporto è molto più remunerativo rispetto a quello di città: nel 2024 ha generato un fatturato medio di oltre 5,1 milioni di euro, contro 847mila euro della stazione di città. C'è da dire che le stazioni in aeroporto intercettano maggiormente la clientela turistica che è disposta ad acquistare noleggi a prezzi più alti.

Quelle ubicate all'interno delle città, denominate downtown, hanno prodotto un fatturato di 637 milioni di euro (+1,3%) realizzato grazie a quasi 1,8 milioni (+6,6%). Nel 2024 il cliente della città ha speso 34,5 euro al giorno, la stessa cifra del 2023.

Gli operatori del noleggio rivolgono i propri servizi sia a clienti consumer che business.

I privati hanno generato nel 2024 più dei due terzi del giro d'affari e il 69% dei noleggi. I privati tendono a noleggiare per periodi più brevi e a pagare un prezzo medio giornaliero più elevato. Nel 2024 la spesa media si è attestata a 43,4 euro al giorno, in calo rispetto ai 45,3 euro del 2023. La durata media del noleggio è stata pari a 6,8 giorni.

Il giro d'affari generato sui clienti corporate nel 2024 è stato pari al 37% del totale. I clienti corporate pagano meno rispetto ai privati: questo dipende ovviamente dall'elevato numero di noleggi che il singolo cliente corporate mediamente garantisce rispetto al privato.

Tra i clienti corporate ci sono le così dette aziende convenzionate cioè quelle che stipulano contratti plurimensili per i dipendenti non assegnatari di auto aziendale o che comprano pacchetti di noleggi per le esigenze occasionali di mobilità dei propri dipendenti. Su tale target i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 25% sul totale, in contrazione del 2,4% rispetto al 2023. Sul replacement, che è costituito dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine per la sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti, gli operatori hanno generato un giro d'affari pari al 12% sul totale. Il "replacement" paga meno di tutti gli altri clienti, 30,8 euro al giorno, ma al contrario noleggia i veicoli per un periodo più lungo, mediamente 15 giorni.

Alleanza forte tra noleggiatori e autoriparatori



In crescita il valore degli interventi di manutenzione sui veicoli a noleggio: nel 2024 ha raggiunto quota 1,3 miliardi di euro

Flotte sì, o flotte no? Il dilemma degli autoriparatori è emerso in un dibattito andato in scena nei giorni scorsi ad Autopromotec, la fiera biennale dedicata all'aftermarket automobilistico. Secondo l'ultimo Rapporto **Aniasa**, l'associazione dell'industria dell'autonoleggio, sono in aumento gli utilizzatori che apprezzano i servizi "all inclusive", scegliendo di sottoscriverli per tempi che intanto si allungano (nell'80% dei casi i contratti superano i 36 mesi). Ed è in crescita anche il valore degli interventi di manutenzione sui veicoli a noleggio, che nel 2024 ha raggiunto 1,3 miliardi di euro. Gli autoriparatori soddisfatti della sinergia con i noleggiatori apprezzano i volumi garantiti e la possibilità di offrire servizi rapidi e certificati. Ma non è tutto rose e fiori. C'è anche chi aveva rapporti decennali con le società di noleggio e poi li ha disdetti, a causa della riduzione dei margini di guadagno e dei vincoli legati all'utilizzo della componentistica. Secondo **Aniasa** oggi il noleggio non può fare a meno di queste professionalità: «Considerando l'aumento della durata dei contratti e la flotta che è destinata a crescere, i riparatori sono ormai diventati un partner d'obbligo per i noleggiatori».

Noleggio al lungo termine, In Italia quasi un'auto nuova su tre è scelta con questa formula

Sempre più automobilisti italiani si affidano alla formula del noleggio a lungo termine: ecco tutti i numeri.



Noleggio a lungo termine in crescita – Foto Shutterstock di Dusan Petkovic

Il noleggio auto, in Italia, è una realtà sempre più affermata. Gli italiani, infatti, stanno scegliendo sempre più questa formula per le loro automobili. Tanto che, ad oggi, quasi **una vettura nuova su tre è a noleggio**, con una percentuale del 28%.

Un dato che testimonia come questa formula sia sempre più scelta. E che rappresenta un vantaggio anche per svecchiare il parco auto italiano, uno dei più anziani d'Europa, aiutando così la transizione ecologica visto che quasi **un terzo delle auto elettriche, il 32%, è elettrico** e praticamente la metà, con una soglia del **48%, sono ibride plug-in**.

Il boom del noleggio a lungo termine

A rendere noti i dati del noleggio a lungo termine è l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio (**ANIASA**), con il comparto che può contare, ad oggi, su una flotta di 1,4

milioni di veicoli e capace di generare un **giro d'affari pari a 15,8 miliardi di euro**. Il noleggio a lungo termine, quindi, si conferma in forte crescita, con un aumento di 76.000 unità rispetto al 2023 (+6%), mentre il fatturato ha superato i 12,5 miliardi di euro. Il tutto nonostante le immatricolazioni, nel 2024, sono diminuite del 15%, già compensato in parte dal recupero registrato nel primo trimestre del 2025 con un +11,5% che fa ben sperare.



Photo by dbelkin – Pixabay

Ad oggi, inoltre, **l'80% dei contratti ha una durata di più di 36 mesi**, con un ritorno alla crescita da parte dei privati (+3%). Mentre a fine 2024, il noleggio a lungo termine è stato scelto da 268.000 utenti, tra cui 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, con questi ultimi che rappresentano la fetta maggiore della torta.

Se da un lato il noleggio a lungo termine sta volando, lo stesso non può dirsi per il **car sharing che, invece, sta attraversando una fase critica**. Nel 2024, infatti, i noleggi sono scesi a 4,2 milioni, in calo evidente rispetto ai 5 milioni del 2023 e ai 10 milioni del 2019. Un decremento evidente con gli utenti attivi che, ad oggi, sono solo 330.000, con una flotta ridotta a 3.300 veicoli, tutti ibridi o elettrici. Di questi, però, **spesso la metà dei mezzi è inutilizzabile a causa di furti e danneggiamenti**. Oltre ad avere un'offerta limitata solo alle grandi città con l'80% delle auto distribuita tra Milano e Roma.

Non brilla neanche il noleggio a breve termine, che ha vissuto un 2024 a due facce: da un lato il fatturato è cresciuto a 1,5 miliardi, i noleggi sono aumentati a 4,7 milioni e anche la flotta è

salita. Ma di contro è diminuito il prezzo medio per giornata, principalmente a causa della concorrenza crescente da parte di operati low cost e con le aziende più grandi che devono inoltre affrontare costi sempre più elevati, legati sia all'acquisto dei veicoli, sia alla gestione della flotta spesso oggetto di danni e furti. Una situazione, quella italiana, che rischia quindi di vedere poche alternative al noleggio a lungo termine, formula che sta spopolando nel Belpaese e ad oggi prima vera alternativa all'acquisto, spesso addirittura preferita.

RENT A CAR, GLI AEROPORTI SPINGONO LA CRESCITA CON UNA POLITICA DI PREZZO PIÙ AGGRESSIVA



Noleggio a breve termine.

Il settore del noleggio a breve termine, secondo i dati presentati da **Aniasa**, archivia un 2024 in crescita, generando un giro d'affari di oltre 1.541 milioni di euro registrando un incremento del 5% rispetto al 2023.

Gli aumenti più interessanti derivano dalla vendita dei servizi accessori ai clienti che pesano il 20% del fatturato, ma che sono cresciuti del 15%. Tra questi rientrano, ad esempio, le coperture opzionali per il furto e per gli incidenti, ma anche altri utili elementi per specifiche esigenze di viaggio, come ad esempio la possibilità di consegnare l'auto in una location diversa rispetto a quella del ritiro. Al contrario, la tariffa base del noleggio, che comprende gli elementi essenziali come il tempo di noleggio e il chilometraggio, pesa il 76% del giro d'affari complessivo ed è aumentata solo del 2%.

Anche gli indicatori dei volumi sono stati positivi. Nel 2024 si è noleggiato di più ma con durate inferiori: si sono registrati 4,8 milioni di noleggi, producendo un incremento del 10% rispetto al 2023. Le durate si sono contratte del 4% attestandosi in media a 8 giorni.

La domanda in aumento rispetto al 2023, è stata intercettata dagli operatori incrementando il numero dei veicoli a disposizione; la flotta media si è attestata a oltre 140.000 veicoli con un

incremento del 2%, quasi 3.200 veicoli in più rispetto all'anno precedente. Gli operatori sono stati anche abili ad utilizzare al meglio i veicoli a disposizione: nel 2024 l'utilizzo medio della flotta è stato pari al 74,7%. Trasformando le percentuali in numeri, possiamo affermare che i veicoli sono stati noleggiati per 273 giorni.

Le stazioni aeroportuali hanno trainato la crescita, generando un giro d'affari pari a 904 milioni di euro, (+7,4%) e hanno sviluppato 3 milioni di noleggi (+12%). Questo anche grazie ad una politica di pricing più aggressiva: il cliente ha speso 45,8 euro al giorno, contro i 47,5 euro del 2023, per noleggiare in aeroporto. Il punto vendita situato in aeroporto è molto più remunerativo rispetto a quello di città: nel 2024 ha generato un fatturato medio di oltre 5,1 milioni di euro, contro 847.000 euro della stazione di città. C'è da dire che le stazioni in aeroporto intercettano maggiormente la clientela turistica che è disposta ad acquistare noleggi a prezzi più alti.

Quelle ubicate all'interno delle città, denominate downtown, hanno prodotto un fatturato di 637 milioni di euro (+1,3%) realizzato grazie a quasi 1,8 milioni (+6,6%). Nel 2024 il cliente della città ha speso 34,5 euro al giorno, la stessa cifra del 2023.

Gli operatori del noleggio rivolgono i propri servizi sia a clienti consumer che business.

I privati hanno generato nel 2024 più dei due terzi del giro d'affari e il 69% dei noleggi. I privati tendono a noleggiare per periodi più brevi e a pagare un prezzo medio giornaliero più elevato. Nel 2024 la spesa media si è attestata a 43,4 euro al giorno, in calo rispetto ai 45,3 euro del 2023. La durata media del noleggio è stata pari a 6,8 giorni.

Il giro d'affari generato sui clienti corporate nel 2024 è stato pari al 37% del totale. I clienti corporate pagano meno rispetto ai privati: questo dipende ovviamente dall'elevato numero di noleggi che il singolo cliente corporate mediamente garantisce rispetto al privato.

Tra i clienti corporate ci sono le così dette aziende convenzionate cioè quelle che stipulano contratti plurimensili per i dipendenti non assegnatari di auto aziendale o che comprano pacchetti di noleggi per le esigenze occasionali di mobilità dei propri dipendenti. Su tale target i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 25% sul totale, in contrazione del 2,4% rispetto al 2023. Sul replacement, che è costituito dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine per la sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti, gli operatori hanno generato un giro d'affari pari al 12% sul totale. Il "replacement" paga meno di tutti gli altri clienti, 30,8 euro al giorno, ma al contrario noleggia i veicoli per un periodo più lungo, mediamente 15 giorni.

Articolo pubblicato su Il Sole 24 Ore il 3 giugno 2025 a firma di Alessandro Palumbo

Fringe benefit auto aziendale: il paradosso delle tasse in più



Il governo ha detassato l'elettrico e in parte le ibride le plug-in, ma si attende un extra gettito: com'è possibile?

Mistero Italia sul **fringe benefit auto aziendale**. Il **governo Meloni** ha **detassato** l'elettrico e in parte le **ibride le plug-in**, ma si attende un extra gettito che tocca i 130 milioni di euro l'anno. L'entrata in vigore della nuova normativa da gennaio 2025 prevede un regime fiscale penalizzante per dipendenti e aziende che scelgono vetture a benzina o diesel e favoriscono BEV (Battery Electric Vehicles) e PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicles). Eppure, l'esecutivo ha inteso eliminare un Sussidio ambientalmente dannoso (Sad), le tasse leggere che gravavano su benzina e diesel. Un po' come per il diesel: più accise per eliminare le Sad.

Advertisement

Pertanto, prima hai come obiettivo le flotte aziendali più **green**, più elettriche, più in linea con i desiderata dell'Unione Europea. Poi però inserisci un numero: 130 milioni di euro l'anno di extra gettito. Com'è possibile? Un bel **rebus**.

Advertisement

La nostra risposta: magari il governo sa che – nonostante la modifica del fringe benefit – le aziende erano, sono, saranno **innamorate di auto comode**: a benzina e diesel. Senza l'incubo dell'ansia da autonomia elettrica per via delle poche colonnine e lente. Infatti, le **lobby verdi UE** intendono imporre con una legge le flotte full electric. Siccome i privati stanno alla larga dalla macchina a batteria, ci si prova in altro modo.

Nuove tasse sull'auto del dipendente

La tassazione del fringe benefit per l'auto aziendale non si basa più sulle emissioni di CO2 (come avveniva dal 1° luglio 2020), ma sulla tipologia di alimentazione. Le nuove percentuali, applicate al costo chilometrico ACI (su una percorrenza convenzionale di 15.000 km annui): **Auto elettriche** 10% del costo chilometrico; **ibride plug-in** 20%; **tutte le altre alimentazioni (benzina, diesel, mild hybrid, full hybrid non ricaricabili)** 50% del costo chilometrico. Fino al 31 dicembre 2024 per le nuove immatricolazioni: percentuali dal 25% (per emissioni fino a 60 g/km) al 60% (per emissioni oltre 190 g/km). Dal 1° gennaio 2025: le auto elettriche e ibride plug-in beneficiano di percentuali ridotte (10% e 20%), mentre tutte le altre categorie, incluse le più diffuse auto a benzina e diesel, vedono l'aliquota volare al 50%.



Fringe benefit, che pasticcio

C'è anche uno studio sull'impatto delle nuove norme sul fringe benefit: quattro aziende su 10 scelgono di prolungare i contratti e **non rinnovare il parco**. Si resta su benzina e diesel. La stragrande maggioranza prevede nel medio-periodo di cambiare la composizione della propria flotta e si attende forti aumenti dei costi e lamentele da parte dei dipendenti. È emerso dall'undicesima edizione del Fleet Motor Day, con la partecipazione dell'Osservatorio Top Thousand. Lo studio presentato ha visto il coinvolgimento di un campione di **98 fleet e mobility manager che gestiscono complessivamente circa 83.000 veicoli**. Obiettivo dell'analisi è stato indagare come le nuove aliquote sui veicoli aziendali in fringe benefit stanno impattando concretamente sulle loro scelte di mobilità e su quelle dei driver.

Advertisement

Con l'entrata in vigore della norma, prendendo in considerazione i veicoli aziendali più noleggiati, l'**Aniasa** autonoleggio stima un aumento annuo del valore imponibile del benefit auto in media di 1.600 euro (+67%), con conseguente significativa maggiore tassazione in busta paga per un milione di dipendenti. A essere più penalizzati saranno soprattutto i dipendenti della **classe media** che di norma sono i principali utilizzatori delle vetture diesel o benzina. In nome dell'ideologia verde dei gruppi di potere ultra ecologici di Bruxelles.

Scopri le ultime notizie



Mercato auto Italia a maggio 2025: elettriche in aumento, con tre problemi





Auto vecchie, pericolose e inquinanti: disastro Calabria, Sicilia e Campania



Nuove auto senza radio, l'AGCOM lancia l'allarme sulla libertà di informazione





Boom incassi per molte stradali 2024 dei Comuni: Milano superstar



Mercato auto europeo, nel 2025 i SUV dominano le strade





Petrolio alle stelle per le sanzioni alla Russia: prezzo benzina e diesel a rischio boom

MotorisuMotori.it

Copyright©2003-2025 - STARATLAS MEDIA S.L. CIF: B56621311 - Tutti i diritti riservati.

- [Chi siamo](#)
- [Contatti](#)
- [Cookie Policy](#)
- [Politica Editoriale e Fact-checking](#)
- [Preferenze Cookie](#)



X

Seguici anche su

 Google News

Calano i prezzi di auto a noleggio breve in aeroporto: 45 euro al giorno



La guerra dei prezzi nel mondo auto tocca anche i noleggi in aeroporto

Nel mondo delle auto aziendali, del B2B, il noleggio a breve termine ha un proprio ruolo importante, per le immatricolazioni e la rivendita usato e, crisi geopolitica mondiale o meno, ha comunque un buon volume d'affari crescente, ma i prezzi: Come vanno?

Chi raramente deve noleggiare un'auto in aeroporto, magari quando atterra per un viaggio estero o interno al Bel Paese, può trovarsi meravigliato del costo, giudicato eccessivo. Eppure secondo gli ultimi dati del Rapporto **ANIASA** 2025, dove si contano 140mila veicoli in flotta con durata media dei noleggi di otto giorni, sono i servizi accessori che pesano molto (circa il 20%) e crescono di onere: più driver, coperture extra, consegnare auto in luogo diverso, e via dicendo.



Prezzi auto a noleggio breve, come variano

A conti fatti, sono gli aeroporti che trainano il settore del noleggio auto a breve termine, come ben noto nel mondo Turismo e Business Travel (leggete del miglior rent-a-car premiato agli IMA 2025) ma è proprio qui, dove aumentano volumi e fatturato, che si legge il dato che molti non direbbero: **spesa media 2024 sotto i 46 euro, mentre l'anno precedente era 47,5 euro.**

Ovviamente il dato, il prezzo medio calcolato, è relativo all'uso e al cliente (nel B2B si risparmia per via di accordi commerciali): basti sapere che, sempre dal Rapporto **ANIASA**, si legge come quello dei noleggiatori a lungo termine per la sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, sia meno di 31 euro giornalieri.

A Milano il 19 giugno l'evento "Beyond the Borders": focus sul futuro del business travel



I nuovi scenari della mobilità aziendale e dei viaggi d'affari saranno al centro di **"Beyond the Borders"**, evento in programma **mercoledì 19 giugno** presso la storica **Palazzina Appiani** di Milano (via Giorgio Byron, 2). L'iniziativa è promossa da **Lab Sumo**, spin-off della casa editrice Sumo Publishing dedicato all'analisi e alla formazione sui temi della mobilità professionale, con la partecipazione di **BT Lounge**, la community dei travel manager delle principali aziende italiane.

La giornata sarà l'occasione per presentare **i risultati di una survey esclusiva** condotta su **102 travel manager**, con un focus analitico su **quattro segmenti chiave** del business travel: **compagnie aeree, trasporto ferroviario, rent-a-car e travel management company**. I dati raccolti offriranno lo spunto per un confronto articolato tra operatori e stakeholder, con il supporto di **tavole rotonde tematiche**.

Un confronto a più voci tra esperti del settore

Tra i protagonisti delle sessioni di approfondimento figurano alcuni tra i più autorevoli esperti della mobilità e dei viaggi aziendali in Italia:

- **David Jarach**, fondatore ed executive chairman di diciottofebbraio
- **Andrea Giuricin**, docente di economia dei trasporti all'Università Bicocca di Milano e CEO di TRA Consulting
- **Giuseppe Benincasa**, direttore generale di **ANIASA**
- **Davide Rosi**, amministratore delegato di Siap

Le tavole rotonde si concentreranno sulle criticità emerse nel periodo post-pandemico e sulle strategie adottate dai diversi operatori per adattarsi a un mercato in rapida trasformazione. Al centro del dibattito, le nuove esigenze delle aziende clienti, l'integrazione tecnologica, la sostenibilità dei viaggi d'affari e l'evoluzione dei modelli di servizio.

Uno sguardo alle priorità post-pandemia

“L'obiettivo dell'evento è promuovere un confronto diretto tra tutti gli attori della filiera del business travel per comprendere come il settore stia cambiando – spiega **Alberto Vita**, vice direttore di *BusinessMobility.Travel* –. Si parlerà di flessibilità, digitalizzazione e nuovi modelli di offerta, con l'ambizione di anticipare i trend e favorire soluzioni innovative realmente efficaci”.

Premi ai travel manager più innovativi

Durante la serata saranno inoltre assegnati due riconoscimenti simbolici ai travel manager che si sono distinti per approccio innovativo e condivisione delle conoscenze. Saranno premiati:

- il **Travel Manager Leader Tech**, per le competenze in ambito tecnologico
- il **Travel Manager Leader Sharing**, per l'attitudine alla condivisione e al networking

Entrambi saranno selezionati tra i partecipanti alla survey da parte degli stessi colleghi.

L'evento è realizzato con il patrocinio di **ANIASA** e della **Global Business Travel Association**, a conferma del valore strategico del confronto per il futuro del business travel in Italia.

Autore

-  Redazione Qualitytravel.it

Qualitytravel.it è il più letto web magazine indipendente b2b della travel & event

industry. Fornisce news e analisi su turismo, business travel, marketing ed eventi: un punto di vista autorevole sui trend di settore e un utile strumento di lavoro per oltre 100mila lettori mensili. Il pubblico a cui ci rivolgiamo comprende chi lavora nella filiera del turismo e degli eventi: gestori di hotel e di location, tour operator e agenzie viaggi, dmc e tmc locali, fornitori di servizi e agenzie di organizzazione eventi, trasporti e infrastrutture, attività di ristorazione e catering, divisioni marketing, travel, eventi ed hr delle aziende. Il nostro impegno è quello di fornire un'informazione puntuale su novità del comparto, raccontare case study e consigli utili per l'attività quotidiana, offrire uno spaccato del mondo del lavoro e notizie di attualità su business, marketing, bandi e gare di settore. Consideriamo quello del turismo e degli eventi un unico grande settore da approcciare con una visione globale e non di parte, mostrando il fenomeno nel suo complesso, senza le distorsioni che avvengono quando si vuole parlare di una sola parte della filiera.

[Visualizza tutti gli articoli](#)

Tendenze chiave nel business car rental 2025, per viaggi d'affari



Durante uno dei recenti dibattiti sulla mobilità aziendale in Italia, il **Roadshow GBTA**, è intervenuta anche Locauto con **Christian Isola**, Chief Commercial Officer, tracciando le tendenze chiave del settore **Business Car Rental**.

Partendo dai dati **Aniasa**, recentemente argomentati anche su MissionFleet, Christian Isola ha mostrato come nel 2024 il mercato italiano del rent-a-car abbia registrato un **giro d'affari di 1,5 miliardi di euro (+5%)**, con **4,7 milioni di contratti di noleggio**.

Quanto pesa il B2B nel rent-a-car

Il **segmento Corporate**, che comprende business travel, mid term, veicoli sostitutivi e preassegnazioni, rappresenta il **25% del totale mercato** con un valore di **384 milioni di euro**, anche se il numero di noleggi è sceso da 1,2 a 1,1 milioni negli ultimi sei anni. In parallelo, il **ricavo per giorno di noleggio** è salito da **33 a 39 euro (+18%)**, spinto da aumento dei costi, manutenzione e trasformazione della flotta, sempre più orientata verso modelli di fascia medio-alta e accessoriati.

Mobilità intermodale con treni e aerei

Il car rental, inoltre, si sta posizionando sempre più come **snodo fondamentale della mobilità intermodale**. Oggi sono attivi in Italia circa **930 uffici di noleggio**, di cui **177 in aeroporti** e **752 in centri città**. Gli aeroporti generano circa **900 milioni di euro di ricavi**, ma cresce anche il peso delle stazioni ferroviarie: **per Locauto il fatturato dalle stazioni ferroviarie è salito al 15% nel 2024**, rispetto al 10% del 2021.

L'integrazione con le **tratte ferroviarie e aeroportuali** ha stimolato l'introduzione di **nuove formule tariffarie flessibili e competitive**, come la **tariffazione oraria**, per rispondere alla mobilità mista delle aziende.

Cosa influenza il noleggio auto a breve

Il **business del noleggio** è legato alle **dinamiche dell'industria automotive**. Oggi un'auto nuova costa in media **30mila euro**, contro i 21mila del 2019. Le flotte RAC riflettono questo spostamento del mix con un aumento delle crossover e la riduzione di station wagon e vetture compatte. La UE ha poi identificato le società di **noleggio e leasing come attori centrali nella decarbonizzazione delle flotte aziendali**, e questo porterà un aumento della quota di veicoli elettrici e plug-in anche nel RAC.

Noleggio auto digitalizzato, con quali strumenti

Negli ultimi anni Locauto ha accelerato fortemente sulla **digitalizzazione dell'esperienza di noleggio**, introducendo strumenti come lo **Smart Check-in**, la **consegna e gestione completamente digitali**, l'**assistenza remota tramite live messaging** e i **portali per la gestione pre e post noleggio**.

«Il nostro settore è al centro di una doppia rivoluzione: da un lato la spinta verso la sostenibilità, dall'altro la necessità di offrire esperienze sempre più digitali, ma anche personalizzate. Il vero servizio perfetto nasce dalla capacità di leggere i bisogni del cliente, dosando in modo intelligente tecnologia e relazione umana. Il nostro obiettivo è costruire una customer experience flessibile, veloce e su misura», ha dichiarato **Christian Isola, Chief Commercial Officer di Locauto Group**. *«Con una flotta capillare, multicanale e in continua evoluzione, Locauto si conferma protagonista della nuova mobilità aziendale italiana»*, ha concluso **Isola**.