

Indice Articoli ANIASA

16 Febbraio 2026

ANIASA

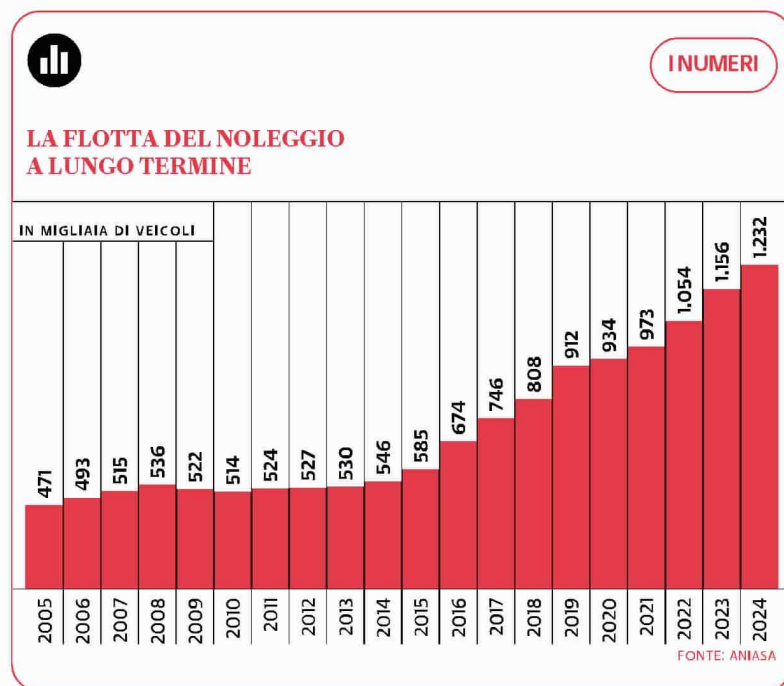
16/02/2026	AFFARI & FINANZA REPUBBLICA	ANIASA, METTIAMO AL CENTRO LE ESIGENZE DEGLI AUTOMOBILISTI	Pag. 2
16/02/2026	AFFARI & FINANZA REPUBBLICA	IL CAR SHARING ITALIANO VICINO AL CAPOLINEA	Pag. 4
16/02/2026	AFFARI & FINANZA REPUBBLICA	IA E TELEMATICA GUIDANO LE FLOTTE	Pag. 5
16/02/2026	AFFARI & FINANZA REPUBBLICA	NOLEGGIO A LUNGO TERMINE 2025 IN CRESCITA	Pag. 7
16/02/2026	AFFARI & FINANZA REPUBBLICA	ANIASA RINNOVA IL CONSIGLIO GENERALE	Pag. 9

LO SCENARIO

Aniasa, mettiamo al centro le esigenze degli automobilisti

Secondo il neo-presidente dell'associazione dell'autonoleggio Folonari, l'automotive si può risollevare solo se si terrà conto della domanda senza imposizioni dall'alto. Nel 2025 crescita dell'11%

Marco Frojo



Le enormi difficoltà dell'automotive europeo sono figlie di decisioni imposte dall'alto senza tener conto delle esigenze dei consumatori. Le motorizzazioni elettriche non hanno successo perché lontane da quello che i clienti cercano. Per Italo Folonari, eletto da poco presidente di Aniasa, esiste una sola strada per colmare il divario che separa domanda e offerta: interloquire con chi conosce veramente le richieste del mercato e le sue dinamiche.

«Il settore dell'autonoleggio - dice Folonari - immatricola un'auto su tre in Italia e lo fa in funzione della domanda. Sappiamo dunque di cosa hanno bisogno i nostri clienti, ma la nostra expertise non si limita a questo. Siamo esperti della gestione delle flotte, sia sotto un profilo operativo che burocratico, e siamo molto attivi anche sul mercato dell'usato perché tutti i nostri veicoli, dopo circa quattro anni di noleggio, vengono venduti. Conosciamo dunque il loro valore residuo, un elemento

particolarmente importante per le nuove motorizzazioni. Tutto questo è reso possibile dal fatto che vendiamo un servizio e non un bene, senza dimenticare che i nostri 88 associati coprono tutta la filiera, dal classico noleggio fino ai servizi telematici, passando per il car sharing».

Nel 2025 il settore del noleggio ha immatricolato 524mila veicoli con un aumento del 11% rispetto ai dodici mesi precedenti. Di questi, 453mila sono vetture per passeggeri (+13,3%) e 71mila veicoli commerciali leggeri (-3%). La quota del noleggio sull'intero mercato ha così raggiunto il 30,6%: in ambito vetture la quota è del 29,55%, nel settore dei mezzi da lavoro è salita al 39,57%. Il contributo più importante in valore assoluto è stato quello del noleggio a lungo termine che ha effettuato ben 410mila immatricolazioni (+9,4%), anche se in termini percentuali la performance del breve termine è stata superiore (+15,7% a 115mila unità). Il canale del lungo termine ha visto crescere soprattutto le auto (+11,6%) mentre i veicoli commerciali leggeri hanno mostrato una lieve flessione (-1,3%). Dinamiche simili si sono registrate nel comparto del breve termine, con le auto per passeggeri in crescita del 19,3% e i veicoli commerciali in deciso calo (-16,1%).

«In un mercato delle quattro ruote ancora in calo nel 2025 - prosegue Folonari - il noleggio si è confermato un pilastro essenziale

per l'industria automotive, consolidando una quota di mercato del 30% sull'immatricolato nazionale. Un'ulteriore conferma della validità della formula che soddisfa le esigenze di mobilità cittadina, turistica e aziendale di un consumatore disorientato dagli stop and go normativi degli ultimi anni, ma soprattutto da un aumento dei costi



di acquisto e di gestione dell'auto

che lo spingono sempre più a preferire l'uso all'acquisto per avere certezza sui propri impegni finanziari. L'anno che è appena cominciato può segnare una svolta importante per la mobilità a noleggio con l'appuntamento fissato dalla Legge Delega che ci attendiamo adegui la fiscalità sull'auto del nostro Paese alla media europea».

Ed è proprio la fiscalità uno dei temi più importanti per il settore dell'autonoleggio e, di conseguenza, per l'associazione che lo rappresenta. Dalla normativa sui fringe benefit alla detraibilità dell'Iva, sono numerosi i fronti "aperti", senza dimenticare la complessità di alcune imposte che vengono riscosse a livello regionale dimenticando che i principali operatori di autonoleggio sono attivi su tutto il territorio nazionale e che le auto possono trovare impiego in più di una delle venti regioni italiane.

«La maggior parte delle norme spiega il numero uno di Aniasa - ha radici negli anni Novanta o addirittura prima quando il noleggio non esisteva o operava su una scala infinitamente inferiore rispetto a quella attuale. Più in generale la

tassazione dell'automobile è stata pensata in un momento in cui proprietario ed utilizzatore coincidevano, cosa non più vera oggi visto che anche un numero crescente di privati si sta rivolgendo al noleggio. In alcuni casi, poi, come per esempio sul fronte della detraibilità dell'Iva siamo di fronte a bombe pronte ad esplodere: in Italia è ferma ormai da quasi due decenni al 40%, contro il 100% previsto dalle regole Ue. Se qualcuno decidesse di rivolgersi di nuovo alla Corte di giustizia europea potrebbero essere dolori per l'Italia».

Folonari fa infine notare come il settore dell'autonoleggio abbia ancora ampi margini di crescita, nonostante la crisi dell'automotive. «In Olanda le immatricolazioni del noleggio sono arrivate al 70% e in Francia al 50%. Anche in Italia possiamo arrivare a questi livelli. Il fatto che si possa aprire il dialogo istituzionale con un numero circoscritto di operatori che rappresentano comunque una grande fetta delle immatricolazioni riduce notevolmente la complessità nella ricerca di soluzioni per uscire dall'impasse».

① Autonoleggio: il settore immatricula un'auto su tre in Italia in funzione della domanda



IL SETTORE

Il car sharing italiano vicino al capolinea

Il fallimento a causa del comportamento degli utenti e del mancato supporto delle amministrazioni locali

Marco Frojo

La storia del car sharing in Italia può essere vicina al fallimento. Le città in cui il servizio è presente in modo significativo sono solamente due - Milano e Roma - e il suo utilizzo è tendenzialmente in calo. Molti operatori hanno deciso di interrompere le attività nel nostro Paese e, ad oggi, non non si registrano investimenti nel settore.

Ad onor del vero il vehicle sharing, includendo in questa definizione anche il noleggio di scooter, bici e monopattini, è presente anche in qualche altra città, ma i numeri dicono che si tratta di poca cosa.

Nel 2024 (ultimi dati disponibili) i noleggi di auto effettuati sono stati 4,2 milioni, in deciso calo rispetto ai 5 milioni del 2023 (a loro volta un valore dimezzato rispetto ai 10 milioni del pre-pandemia).

A dominare la scena è Milano (2,2 milioni), seguita a grande distanza da Roma (1,2 milioni). Tutte le altre città italiane dove il servizio è attivo arrivano complessivamente a 790mila noleggi.

Nonostante questi numeri, il car sharing mostra una sua dinamicità: la durata media dei noleggi si è allungata e, di conse-

guenza, anche l'utilizzo da parte del cliente. Sono inoltre in crescita i clienti iscritti che sono arrivati a quota 1,2 milioni e quelli attivi (almeno un noleggio negli ultimi sei mesi) che hanno toccato le 330mila unità.

Chi usa una vettura del car sharing la tiene quasi per cinque giorni e la sfrutta per due ore (prima la durata media era espressa in minuti). Il car sharing si sta dunque avvicinando al fratello maggiore, il noleggio a breve termine: è in un certo qual modo diventato un rent-a-car free-floating.

«Per noi - fa il punto Giuseppe Benincasa, direttore generale dell'associazione di categoria Aniasa - il car sharing è sempre stato un tassello strategico per completare l'offerta del pay per use. Va infatti a presidiare il brevissimo termine. Allo stato attuale delle cose, però, non si tratta di un business economicamente sostenibile ed è proprio a causa di ciò che le aziende si stanno ritirando. Le biciclette lanciate nel Tevere o nei Navigli sono l'emblema di un fallimento che, oltre ad evidenziare comportamenti scorretti, rende svantaggioso operare nel car sharing. A questo si aggiungono poi normative e regolamenti confusi e penalizzanti. In alcuni comuni si può circolare

solo con veicoli elettrici, in altri no. Le zone a traffico limitato, che spesso cambiano nome e regole da comune a comune, complicano ulteriormente la gestione dei veicoli, che per essere remunerativa deve essere la stessa su tutto il territorio nazionale».

Benincasa lamenta poi la mancanza di supporto da parte delle amministrazioni nella forma di parcheggi dedicati con stazioni di ricarica e la penalizzazione sul fronte dell'Iva: per il car sharing è al 22%, contro il 10% dei mezzi di trasporto pubblico (bus).

«La situazione italiana - conclude Benincasa - non significa che il modello del car sharing sia in sé non sostenibile. Anzi è vero il contrario, come dimostrano i casi di successo in Paesi come Germania, Olanda e Spagna. Non serve dunque una formula magica per farlo funzionare; è però necessario far sedere tutte le parti coinvolte attorno a un tavolo per analizzare le cause dei problemi e trovare le soluzioni, sia a livello normativo che comportamentale. In caso contrario la Fiat 500 che scende la scalinata di Trinità dei Monti a Roma rischia di restare la miglior fotografia di un fallimento. Era infatti una vettura di un operatore di car sharing».

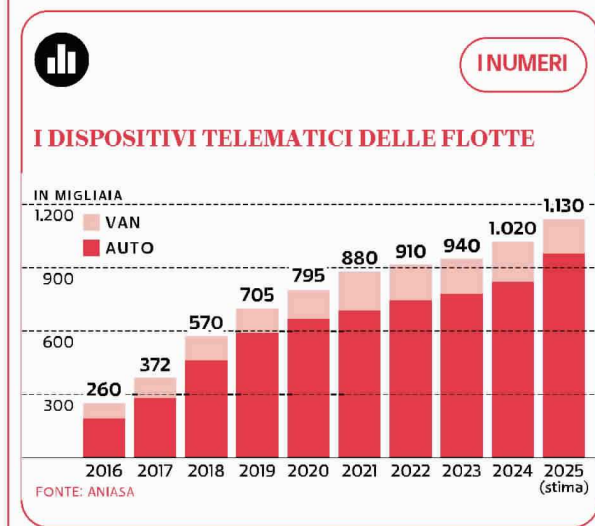
4,2

Noleggi 2024 in calo a 4,2 milioni sul 2023 (5 mln)

① A dominare la scena è Milano (2,2 milioni), seguita a grande distanza da Roma (1,2 milioni)

INNOVAZIONE

IA e telematica guidano le flotte



Dalla manutenzione predittiva alla sicurezza, accelera la digitalizzazione

Luigi dell'Olio

La digitalizzazione ha un ruolo sempre più centrale nel settore della mobilità. Le tecnologie integrate nei veicoli non solo migliorano l'esperienza di utilizzo, ma incidono in modo significativo anche sui modelli di gestione delle flotte. «Nella misura in cui favorisce l'integrazione tra telecomunicazioni e informatica, la telematica abilita la connessione in tempo reale tra veicoli, infrastrutture e sistemi di controllo, favorendo l'analisi strutturata dei dati», spiega Giovanni Maggiore, consigliere delegato della sezione Digital Automotive di Aniasa. «Questo consente di ottimizzare le attività di gestione e manutenzione, migliorare i servizi di navigazione e abilitare forme evolute di interazione con i sistemi urbani intelligenti».

Parallelamente, l'intelligenza artificiale sta esercitando un impatto crescente sul comparto, contribuendo al miglioramento dell'efficienza operativa e della qualità dei processi. «Così la tecnologia consente di ottimizzare l'intero ciclo di vita del veicolo, dalla fase di gestione fino all'esperienza dell'utente finale», aggiunge Maggiore. Il risultato è che le attività di logistica e assistenza risultano sempre più integrate e monitorabili grazie all'impiego di sensoristica e piattaforme software avanzate. Questa ultime, attraverso l'analisi dei dati in tempo reale, permettono di incrementare l'efficienza dei processi e la tempestività delle risposte alle esigenze della domanda. Detto delle potenzialità, la sfida è definire criteri chiari e condivisi, in grado di garantire qualità, coerenza, qualificazione e normalizzazione dei dati. Il tutto tenendo conto dell'evoluzione in atto nel quadro normativo europeo, in particolare nell'ambito dell'uso dei dati raccolti dai veicoli e nell'utilizzo dell'IA.

Massimo Braga, vice president e direttore generale di LoJack Italia, segnala l'evoluzione in atto nel campo della telematica, che da semplice strumento di localizzazione, diventa sempre più una piattaforma strategica di gestione dei dati. «I sistemi telematici non si limitano più a raccogliere informazioni, ma le analizzano

in tempo reale per supportare decisioni operative: dalla manutenzione predittiva alla riduzione dei consumi, fino al miglioramento della sicurezza stradale. Il valore si sposta quindi dall'hardware al dato e alla sua capacità di generare efficienza», aggiunge. Un secondo elemento centrale è la sicurezza. «L'adozione di soluzioni di videotelematica e di monitoraggio del comportamento di guida cresce rapidamente, diventando un fattore competitivo per flotte, assicurazioni e aziende di trasporto, con effetti diretti sulla riduzione di sinistri e costi assicurativi». In sei anni di collaborazione, la partnership tra le divisioni italiane di LoJack e Arval ha portato a 516 veicoli recuperati, per un valore complessivo di quasi 11 milioni di euro. Un accordo basato su tre direttrici: la tecnologia unica della radiofrequenza, potenziata ulteriormente dall'integrazione con quelle Gps/Gsm; una centrale operativa attiva H24 che supporta il driver nelle fasi che vanno dalla denuncia del furto al recupero della vettura; un team di specialisti che ogni giorno supporta le attività di ricerca delle auto rubate da parte delle Forze dell'Ordine. Massimiliano Balbo di Vinadio, vice president sales L.A. di Targa Telematics, segnala tra le tendenze emergenti nel settore l'integrazione tra i dati degli Oem (i produttori di apparecchiature originali) e l'AI predittiva, applicata sia ai furti sia alla manutenzione dei veicoli. «Non più solo tracciamento e reportistica, ma governo operativo basato su dati sempre più ricchi, integrati e continui», sottolinea. La società ha in corso una serie di collaborazioni con le case automobilistiche per fornire nuovi servizi di mobilità sviluppati grazie ai flussi di dati provenienti dai veicoli.

«Il nostro obiettivo è semplificare e normalizzare i flussi di dati, un processo altamente complesso, trasformarli in informazioni su cui prendere decisioni e rendendoli disponibili in modo omogeneo attraverso le nostre piattaforme digitali».

1 MLN

I DISPOSITIVI

Nel 2024 erano
oltre un milione i
dispositivi
telematici
installati su auto
e furgoni



I RISULTATI

Noleggio a lungo termine 2025 in crescita

Oltre 409 mila immatricolazioni e un'accelerazione della domanda dei privati, ma le aziende restano il principale motore del mercato

Sibilla Di Palma

Immatricolazioni in crescita e accelerazione della domanda anche da parte dei privati. Nel 2025 il noleggio a lungo termine ha mostrato un andamento solido, anche se per il settore non mancano le sfide legate al quadro normativo e fiscale. Secondo i dati di Aniasa e Dataforce, l'anno da poco trascorso è andato in soffitta con 409.920 immatricolazioni, con un incremento del 9,41% rispetto al 2024. Dal punto di vista della domanda, è stata sostenuta prevalentemente dalle aziende, che hanno rappresentato il 79,1% delle immatricolazioni di vetture. Allo stesso tempo è tornato a crescere il peso del noleggio ai privati, che ha raggiunto il 20,9%, in aumento rispetto al 16,7% del 2024. «Chi sceglie il noleggio tende a confermare questa formula nel tempo e nel 2025 si è rafforzata anche la domanda dei privati. Questo rende ancora più centrale il tema della qualità del servizio e del rapporto con la rete, in particolare nella fase di assistenza», sottolinea Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa. Secondo il direttore, «la decarbonizzazione delle flotte resta un nodo cruciale, in quanto le nuove indicazioni della Commissione europea per favorire la diffusione di vei-

coli elettrici e plug-in pongono forti elementi di criticità. In particolare, le quote vincolanti di immatricolazioni elettriche e ibride previste dal 2030 appaiono molto difficilmente raggiungibili».

Un altro nodo centrale è la fiscalità dell'auto aziendale: «Ad agosto scadrà la proroga per l'attuazione della legge delega di riforma tributaria, che prevede una revisione degli oneri oggi solo parzialmente deducibili, con importi e percentuali ferme al 1998». Secondo Teofilatto, un intervento strutturale non è più rinviabile: «Seppure la detraibilità dell'Iva al 40% è stata rinnovata per altri tre anni, si potrebbe prevedere una maggiore aliquota di detrazione per le auto elettriche e plug-in, se davvero si vuole accelerarne la diffusione. Sarebbe anche un modo per ridurre il gap competitivo con altri Paesi europei: in Italia il mercato dell'auto aziendale vale circa il 40%, mentre in Germania raggiunge il 60%, grazie a un regime di deducibilità dei costi e dell'Iva decisamente più favorevole». Sul fronte degli operatori, Andrea Pertica, Leasys Italy Country Manager, registra una tendenza all'allungamento dei contratti, legata alla perdita di centralità della proprietà dell'auto: «Il noleggio non è

più un'alternativa, ma una risposta alle nuove esigenze di mobilità», sottolinea. Guardando all'anno in corso, secondo Pertica, «in presenza di incentivi mirati e maggiore stabilità regolatoria, ci attendiamo un'ulteriore crescita della domanda da parte delle grandi aziende, con una progressiva normalizzazione dei cicli di rinnovo». La strategia del gruppo punta su un modello integrato che combina digitalizzazione, flessibilità e sostenibilità. «Un pilastro fondamentale è il rafforzamento della presenza omnicanale e pertanto continueremo a investire su Leasys e-Store, il canale di noleggio on line che affianca la rete fisica e semplifica l'accesso alle nostre soluzioni di noleggio».

Sulla stessa linea anche Dario Casiraghi, direttore generale di Arval Italia: «Nel mese di dicembre abbiamo raggiunto il traguardo di 300 mila veicoli nella nostra flotta noleggiata. Tutti i segmenti», prosegue, «risultano in crescita, sia le grandi aziende che il mondo retail, piccole e medie imprese, professionisti e privati, che rappresentano oggi oltre un terzo della nostra flotta. Proprio in questo ambito, riscontriamo le migliori possibilità di sviluppo del noleggio». Sul fronte dell'offerta, aggiunge, «mettiam-

mo a disposizione un ampio portafoglio di prodotti e servizi che vanno da soluzioni di mobilità complementari al noleggio a lungo termine tradizionale, come il nostro prodotto di noleggio flessibile a partire da un mese Arval Flex, il rinoleggio dei veicoli usati, Arval Re-Lease e il corporate car sharing, oltre a un ecosistema di servizi per rendere più semplice l'utilizzo di un veicolo elettrificato».

9,4%

IL RIALZO

L'anno appena chiuso ha registrato un rialzo delle immatricolazioni

del 9,41%

79%

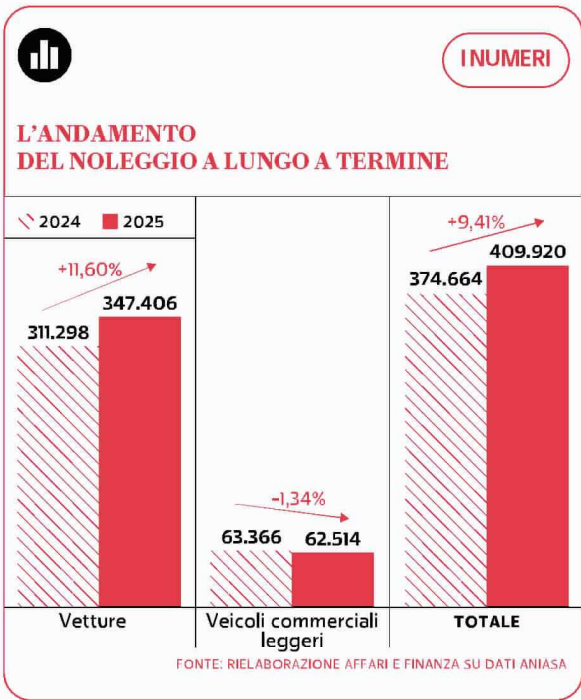
LE AZIENDE

Le aziende fanno la parte del leone

perché pesano per il 79,1% della domanda

Germania il 60%

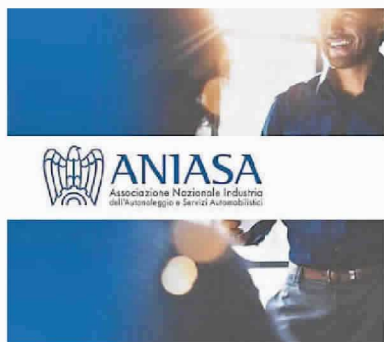
① In Italia il mercato dell'auto aziendale vale circa il 40%, mentre in



LE NOMINE

Aniasa rinnova il consiglio generale

È stata definita la squadra che guiderà l'associazione nel prossimo quadriennio tra conferme e nuovi arrivi



Rafforzare competenze, rappresentatività e capacità di presidio dei principali temi strategici: sono questi gli obiettivi che guideranno il nuovo consiglio generale di Aniasa nel prossimo quadriennio. A definire il nuovo assetto dell'associazione nazionale dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital è stato il presidente Italo Folonari, amministratore dele-

gato di Mercury.

La composizione del consiglio riflette l'evoluzione del settore e le diverse anime: dal noleggio a breve e lungo termine ai servizi, fino alle nuove frontiere della digital automotive. L'obiettivo è rafforzare il ruolo dell'associazione nel confronto con le istituzioni e nei principali dossier aperti, dalla transizione energetica alla fiscalità. «Sono certo che, grazie alle deleghe specifiche assegnate e alle loro competenze, Aniasa potrà operare in modo ancora più efficace e continuativo su tutti i temi centrali del comparto, contribuendo nei prossimi anni a rendere la mobilità pay-per-use sempre più strategica per il nostro Paese e maggiormente tutelata dalle istituzioni», ha sottolineato Folonari al termine della riunione di insediamento. Tra le principali novità figurano gli ingressi di Raffaella Tavazza, ceo

del gruppo Locauto, e di Rita Rosi, general manager Italy di Avis Budget group, chiamate a rappresentare il segmento del noleggio a breve termine.

Per il lungo termine entra Marco Girelli, presidente e amministratore delegato di Alphabet Italia, mentre per il comparto della digital automotive debutta Giovanni Maggiore, ceo di Fair Connect. Tra le conferme, per il lungo termine restano Dario Casiraghi, direttore generale di Arval, e Philippe Valigny, country managing director di Ayvens Italia. Nel rent-a-car prosegue il mandato di Massimiliano Archiapatti, vice president field operations Europe di Hertz, e di Stefano Gargiulo, managing director di Europcar Mobility group Italy. A rappresentare i servizi automobilistici è stato infine confermato Enrico Colombo, direttore generale di Acì Global Servizi. — s.d.p.

