Indice Articoli ANIASA

29 Ottobre 2026

ANIASA

24/10/2026	QUATTRORUOTE.IT	BOLLO, SUPERBOLLO E AUTO AZIENDALI: COSA PUÒ CAMBIARE CON LA MANOVRA 2027	Pag. 2
26/10/2026	RELAZIONINTERNAZIONALI-TRIBUNA.COM	ANIASA ENTRA IN FEDERTURISMO: MOBILITÀ E TURISMO FANNO SISTEMA	Pag. 5
26/10/2026	ZEROVENTIQUATTRO.IT	PROBLEMI CON I FERMI DEI VEICOLI? COME LA TELEMATICA PUÒ MIGLIORARE L'AFFIDABILITÀ DELLA FLOTTA AZIENDALE	Pag. 7
26/10/2026	LEASENEWS.IT	ANIASA: L'AUTO È IL MEZZO DI TRASPORTO PREFERITO IN ITALIA	Pag. 10
27/10/2026	AUTOTODAY.IT	AUTO ELETTRICHE, ITALIA TERZULTIMA IN EUROPA: PERCHÉ GLI ACQUISTI RESTANO INDIETRO	Pag. 13
23/10/2026	CORRIERE MEZZOGIORNO PUGLIA	«AUTO ELETTRICHE LA PUGLIA È AL TOP»	Pag. 17
22/10/2026	PMI.IT	RIFORMA FISCALE FLOTTE AZIENDALI: FLEET MANAGER E CONCESSIONARI DIVISI SULLE ELETTRICHE	Pag. 19
23/10/2026	THEWATCHERPOST.IT	CODICE DELLA STRADA, BENINCASA (ANIASA): «IL NOLEGGIO OTTIENE REGOLE PIÙ CHIARE»	Pag. 24
23/10/2026	ILSUSSIDIARIO.NET	RIFORMA FISCALE AUTO AZIENDALI | LE PROPOSTE PER RIDURRE IL PRESSING	Pag. 26
23/10/2026	TRASPORTALE.IT	FISCALITÀ DELLE AUTO AZIENDALI, TOP THOUSAND SOSTIENE LA RIFORMA	Pag. 29
23/10/2026	VAIELETTRICO.IT	AUTO AZIENDALI, "SANTA ALLEANZA" PER ACCELERARE IL RINNOVO FLOTTE	Pag. 31
22/10/2026	WEEKENDPREMIUM.IT	IL NOLEGGIO DELL'AUTO DIVENTA PARTE DELLA FILIERA DEL TURISMO	Pag. 32

Bollo, superbollo e auto aziendali: cosa può cambiare con la Manovra 2027

Bollo, **superbollo** e **deducibilità delle auto aziendali**. Questi i tre dossier sull'auto aperti al ministero dell'Economia in vista della presentazione del disegno di legge **di bilancio**, attesa immediatamente dopo il 9 novembre, al termine del confronto europeo sulla clausola nazionale di salvaguardia per le spese energetiche e per la difesa. Premesso che in uno scenario di tensioni sui titoli di Stato, il famoso **spread BTP-Bund**, e di caro gasolio, le risorse per l'auto rischiano di essere particolarmente limitate, vediamo cosa potrebbe contenere quella che comunemente viene definita "manovra".

Bollo auto 2027: l'esenzione fino a 80 kW potrebbe diventare permanente

Il primo dossier riguarda il bollo. L'esenzione per il 2027 è già prevista dal decreto-legge 162 del 17 settembre, ancora all'esame del Parlamento per la conversione. Ne beneficeranno le persone fisiche per un solo veicolo regolarmente assicurato: un'autovettura a benzina o gasolio, anche ibrida, di potenza non superiore a 80 kW oppure, in assenza di un'auto agevolabile, un motociclo o ciclomotore. Per ora, il beneficio riguarda le scadenze ordinarie di pagamento comprese nel 2027. Ma il governo ha annunciato l'intenzione di rendere permanente l'esenzione. Un problema, visto che la misura costa allo Stato circa 2,36 miliardi di euro all'anno.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Superbollo auto: la “limatura” è quasi certa

Il secondo dossier riguarda il superbollo, l’addizionale erariale sulle auto con potenza superiore a **185 kW**. Durante la conferenza stampa del 16 settembre a Palazzo Chigi, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ne ha annunciato una “limatura”. Tramontata l’abolizione, le ipotesi sul tavolo del ministro dell’Economia Giancarlo Giorgetti sarebbero tre:

- innalzare la soglia di potenza, eventualmente riportandola ai **225 kW** del 2011;
- ridurre gli importi, oggi pari, a **20 euro/kW** per i primi cinque anni dalla data di produzione dell’auto, ridotti dopo cinque, dieci, quindici e vent’anni rispettivamente a 12, 6, 3 e 0 euro/kW.
- abbreviare i periodi quinquennali al termine dei quali la tassa si riduce.

Tutto dipenderà da quanto gettito il governo deciderà di sacrificare (ricordiamo che nel 2025 il superbollo ha portato nelle casse del ministero dell’Economia oltre 326 milioni di euro, il 16% in più rispetto al 2024).

Auto aziendali: improbabile l’aumento della deducibilità

Il terzo capitolo riguarda il **trattamento fiscale delle auto aziendali**. Le quattro principali associazioni di settore, Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae, hanno sottoposto al governo una proposta per aumentare il limite di costo riconosciuto fiscalmente alle vetture aziendali non assegnate a uso promiscuo, fermo dalla fine degli anni 90 del secolo scorso a **18.075 euro** (i vecchi 35 milioni di lire), portandolo a 26 mila e differenziando la deducibilità in base all’alimentazione: per le auto in pool, dal 20% attuale al 30-40% per le plug-in hybrid e al 60% per le elettriche; per quelle concesse in uso promiscuo ai dipendenti, dal 70% al 73-77% per le plug-in e al 90% per le elettriche. Secondo le associazioni, la revisione di massimali e percentuali costerebbe circa **515 milioni di euro**, ma favorirebbe il rinnovo delle flotte con effetti positivi sull’Iva e sulla qualità del circolante. Su questa ipotesi, però, grava il veto di Federauto, la sempre più potente associazione dei concessionari che nel 2026 si è sfilata dal fronte unitario Automotive annunciato tredici mesi fa, il 26 settembre 2025, al Salone dell’auto di Torino.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Aniasa entra in Federturismo: mobilità e turismo fanno sistema

Federturismo Confindustria rafforza la propria rappresentanza con l'ingresso di Aniasa, l'associazione che rappresenta in Confindustria i settori dell'**autonoleggio**, della sharing mobility e dei servizi automotive digitali. L'adesione punta a consolidare una **filiera turistica** integrata, nella quale la mobilità assume un ruolo strategico per migliorare l'accessibilità delle destinazioni, distribuire i flussi e ampliare le opportunità di sviluppo economico durante tutto l'anno.

Il comparto del noleggio veicoli rappresenta una componente rilevante dell'economia nazionale. Nel 2025 ha raggiunto un giro d'affari di 17 miliardi di euro, con una flotta di circa 1,5 milioni di veicoli e oltre 526 mila **immatricolazioni**, in crescita dell'11% rispetto all'anno precedente. Un mercato che contribuisce al rinnovo del parco circolante e risponde alle esigenze di mobilità di imprese, cittadini e turisti, in un contesto caratterizzato da una domanda sempre più diversificata di servizi di trasporto.

Il legame con il turismo emerge soprattutto nel noleggio a breve termine, dove il canale aeroportuale genera il 60% del business. La disponibilità di veicoli rappresenta quindi un elemento essenziale per collegare aeroporti, città e località turistiche, favorendo gli spostamenti anche verso le aree meno servite dal trasporto pubblico e dai collegamenti tradizionali. Un contributo che può sostenere la valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico ed enogastronomico italiano e favorire una distribuzione più equilibrata dei visitatori.

Secondo **Massimo Caputi**, presidente di Federturismo Confindustria., "*la mobilità è una leva fondamentale per rendere accessibili nuove destinazioni, creare opportunità per le imprese e superare la concentrazione dei flussi in pochi luoghi e in determinati periodi dell'anno*". L'obiettivo è costruire un modello capace di generare **valore economico** 365 giorni l'anno, attraverso una maggiore integrazione tra i diversi segmenti dell'offerta.

L'ingresso di Aniasa rafforza il ruolo della Federazione come punto di riferimento per le diverse componenti dell'economia turistica.

Per Caputi, "*la competitività dell'Italia passa dalla capacità di sviluppare nuovi prodotti e forme di turismo, sostenute da investimenti, sinergie tra settori e una strategia condivisa che valorizzi le potenzialità dei territori*".

Sulla stessa linea **Raffaella Tavazza**, vicepresidente di Aniasa con delega al turismo, secondo cui *"l'adesione rappresenta un passaggio importante per consolidare il ruolo del noleggio nella filiera nazionale"*. Ogni anno milioni di visitatori utilizzano questi servizi per raggiungere le proprie destinazioni e scoprire le diverse attrattive del Paese. Il noleggio, ha sottolineato, costituisce un **anello essenziale** della catena del valore del **turismo**, perché favorisce l'accessibilità,

sostiene la diffusione dei flussi e amplia le possibilità di visita anche nelle località meno collegate.

La collaborazione tra Federturismo e Aniasa punta a rafforzare il dialogo tra gli operatori e a promuovere un'offerta turistica più integrata, competitiva e sostenibile. La mobilità diventa così una componente strategica delle politiche di destagionalizzazione e di sviluppo territoriale, con l'obiettivo di trasformare la varietà dell'offerta italiana in un vantaggio competitivo sui mercati internazionali.

«*Il turismo non può più essere una somma di comparti che operano separatamente: per competere sui mercati internazionali dobbiamo fare sistema*», ha concluso **Caputi.**

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Problemi con i Fermi dei Veicoli? Come la Telematica Può Migliorare l'Affidabilità della Flotta Aziendale

Un fermo veicolo non pianificato ha un costo che va ben oltre la riparazione. C'è il costo diretto del meccanico e dei ricambi. C'è il costo del soccorso stradale se il guasto avviene lontano dall'officina. C'è il mancato lavoro di quella giornata, il cliente non servito, l'eventuale penale sul contratto. E c'è il costo organizzativo di trovare un mezzo sostitutivo o di redistribuire il lavoro sugli altri veicoli della flotta.

Sommato su un anno di attività, il costo reale dei fermi non pianificati supera quasi sempre quello che l'azienda registra in voce "manutenzione" nel bilancio. La buona notizia è che una parte significativa di questi fermi è prevedibile – e quindi prevenibile.

Perché i Veicoli si Fermano

I fermi dei veicoli aziendali hanno cause ricorrenti. Le più frequenti sono legate a manutenzione trascurata: pneumatici usurati, freni non sostituiti in tempo, livelli dei fluidi non controllati, filtri non sostituiti nei tempi raccomandati. Segue la manutenzione programmata eseguita in ritardo perché non c'è un sistema che la tenga traccia in modo sistematico.

La gestione della manutenzione nelle piccole e medie imprese tende a essere reattiva per

necessità. Non esiste un sistema che dica chiaramente “questo veicolo ha percorso 28.000 chilometri dall’ultimo tagliando” o “la centralina di questo furgone ha emesso un codice di errore relativo alla pressione dell’olio.” Queste informazioni esistono nel veicolo, ma non arrivano a chi gestisce la flotta finché il problema non si manifesta.

Come la Telematica Cambia Questo Scenario

Un sistema di telematica collegato alla centralina del veicolo monitora continuamente i parametri diagnostici. Quando appare un codice di errore – anche uno che il conducente non ha ancora notato o non ha segnalato – il sistema notifica il responsabile della flotta.

Questa notifica preventiva trasforma completamente la gestione della manutenzione. Invece di reagire a un guasto, il responsabile pianifica un intervento nel momento meno impattante per le operazioni: il venerdì pomeriggio invece del martedì mattina, durante un periodo di lavoro ridotto invece che nel momento di picco.

Il sistema di Radius Italia registra il chilometraggio effettivo di ogni veicolo e genera automaticamente avvisi di manutenzione calibrati sulle percorrenze reali, non su calendari fissi. Un mezzo che percorre 60.000 chilometri l’anno ha esigenze di manutenzione diverse da uno che ne percorre 20.000, e la telematica le gestisce entrambe senza richiedere intervento manuale.

I Dati sull’Affidabilità della Flotta Italiana

Il problema dei fermi non pianificati non è un’eccezione: è la norma per buona parte delle flotte aziendali italiane che non adottano sistemi di manutenzione strutturati.

Le rilevazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mostrano che i veicoli commerciali italiani presentano tassi di irregolarità tecnica tra i più alti in Europa, con una quota significativa di mezzi che circolano con anomalie diagnostiche non rilevate. Questo dato riflette una realtà operativa diffusa: la manutenzione viene gestita per reazione più che per prevenzione, specialmente nelle flotte delle PMI.

La correlazione tra manutenzione preventiva e riduzione dei fermi è documentata anche dalle assicurazioni commerciali. Le polizze che includono un programma di telematica e manutenzione strutturata offrono premi più bassi perché i sinistri correlati a guasti meccanici si riducono in modo misurabile.

Il Comportamento di Guida Come Fattore di Usura

Il problema dei fermi non pianificati non è un’eccezione: rappresenta una sfida concreta per molte flotte aziendali italiane che non adottano sistemi di manutenzione strutturati.

Le analisi del settore confermano l’importanza crescente delle tecnologie digitali nella gestione dei veicoli. Secondo una pubblicazione di ANIASA dedicata all’evoluzione delle flotte

aziendali, in Italia circolano circa 1,3 milioni di veicoli a noleggio dotati di dispositivi telematici, strumenti che facilitano l'analisi dei dati per ottimizzare la manutenzione, migliorare la sicurezza e rendere più efficiente la gestione delle flotte. Per le PMI, queste tecnologie rappresentano un'opportunità per passare da interventi prevalentemente reattivi a una pianificazione più preventiva.

La manutenzione preventiva consente di individuare potenziali anomalie prima che si trasformino in guasti più gravi. Attraverso il monitoraggio delle condizioni dei mezzi e una programmazione regolare degli interventi, le aziende possono ridurre il rischio di fermi improvvisi, contenere i costi delle riparazioni e migliorare la continuità operativa. Una gestione strutturata contribuisce inoltre a mantenere i veicoli in condizioni di sicurezza più affidabili, riducendo l'esposizione ai problemi tecnici durante l'utilizzo quotidiano.

Dalla Teoria alla Pratica

La transizione da una gestione reattiva a una preventiva non richiede investimenti straordinari né cambiamenti organizzativi complessi. Richiede un sistema che produca i dati giusti e li comunichi alle persone giuste nel momento giusto.

Le imprese che hanno fatto questo passaggio descrivono un effetto progressivo: nel primo mese emergono le criticità più urgenti, nel primo anno si stabilizza un regime di manutenzione ordinata, e nel secondo anno i benefici economici diventano chiaramente visibili nei costi di gestione della flotta.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Aniasa: l'auto è il mezzo di trasporto preferito in Italia

L'auto privata continua a occupare un posto privilegiato nel cuore degli italiani, con quasi 3 su 4 che la utilizzano in modo ricorrente. Cresce la propensione all'acquisto di vetture cinesi.

Nonostante le sfide economiche, l'auto rimane il mezzo di trasporto più pratico e flessibile, soprattutto per gli usi lavorativi e misti. Oggi il 25% degli italiani prima di acquistare un'auto nuova prende in considerazione brand asiatici e cinesi.

L'auto privata continua a occupare un posto privilegiato nel cuore degli italiani, con quasi 3 su 4 che la utilizzano in modo ricorrente. Nonostante le sfide economiche, l'auto rimane il mezzo di trasporto più pratico e flessibile, soprattutto per gli usi lavorativi e misti. Oggi il 25% degli italiani prima di acquistare un'auto nuova prende in considerazione brand asiatici e cinesi.

È quanto emerge dall'indagine annuale sulla mobilità degli italiani condotta da ANIASA (l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità) e Bain & Company, presentata nel corso di un evento a Roma e condotta su un campione di 1.031 rispondenti nel mese di aprile 2024. L'analisi evidenzia che la praticità d'uso e la comodità emergono come principali driver nelle scelte di mobilità dei consumatori e l'automobile risponde in modo ottimale a queste esigenze, offrendo flessibilità, accessibilità e comfort che altri mezzi di trasporto spesso non possono eguagliare. Una preferenza

particolarmente marcata in contesti in cui i trasporti pubblici sono meno efficienti o meno accessibili.

Mobilità sempre più flessibile, anche alla luce delle nuove modalità di lavoro

Una delle componenti della ripresa della mobilità sulle strade nel post-pandemia è che il lavoro da remoto si è ormai stabilizzato su una media di 1,6 giorni alla settimana. Gli spostamenti per motivi di business rimangono, quindi, una componente importante della mobilità quotidiana, poiché molti lavoratori devono comunque recarsi in ufficio alcuni giorni alla settimana o per specifiche esigenze professionali. In questo scenario ibrido di flessibilità e adattabilità, i mezzi di trasporto sono cruciali.

Politiche di sostegno economico fondamentali per il mercato auto

L'attesa di un calo dei prezzi delle auto (auspicato dal 26% del campione, il 5% in più rispetto al 2020) e il timore per problemi di reddito presenti o futuri (segnalati dal 30%) rendono l'acquisto di un'auto un investimento sempre più impegnativo e rischioso che si tende a rinviare.

A quali condizioni, quindi, gli italiani sarebbero disposti a comprare o noleggiare una vettura nuova?

Gli incentivi governativi e gli sconti continuano a essere i principali strumenti richiesti dai consumatori per considerare il cambio della vettura (il 75% li ritiene condizione necessaria). Questo sottolinea quanto le politiche di sostegno economico siano fondamentali per il mercato automobilistico, rendendo l'acquisto accessibile per i veicoli più ecologici e tecnologicamente avanzati. La riduzione o azzeramento degli incentivi avrebbe un impatto decisamente negativo sulle vendite: non possono prorogarsi nel tempo e andrebbero sostituiti da una politica di supporto alternativa e continuativa per favorire la transizione verso una mobilità sostenibile.

"L'entrata in vigore dei nuovi eco-incentivi e il quasi contestuale loro esaurimento per le vetture elettriche", ha commentato il **Presidente ANIASA Alberto Viano** a margine della presentazione, "*evidenzia come esista anche in Italia una crescente domanda per i veicoli elettrici; questa chiaramente necessita, come del resto in tutta Europa, di incentivi diretti o fiscali. Ai consumatori e alle aziende servirebbe una nuova e stabile politica fiscale sull'auto che riduca o azzeri il gap rispetto al resto d'Europa sui costi di mobilità. Gli incentivi, così come erogati oggi, hanno sicuramente accelerato la transizione, ma hanno anche creato tensioni temporanee sulla domanda di vetture e poca prevedibilità per i consumatori e gli operatori di mercato*".

Faticano le vetture green. Aumenta la propensione per le auto asiatiche

Altro punto critico rilevato dal report è la crescente esitazione verso l'acquisto di auto "alla spina". I consumatori sono scoraggiati dalle difficoltà legate alla ricarica (segnalate dal 52% del campione) e dalla percezione di scarsa sicurezza (20% degli intervistati e +16% rispetto al 2020) delle vetture elettriche.

L'analisi mette in luce anche un'altra tendenza emergente nel mercato automobilistico italiano: l'aumento della propensione per le auto cinesi e asiatiche, con la percentuale di italiani che prende in considerazione un brand cinese per la sua nuova auto, salita in un anno dal 17% al 25%. Negli ultimi anni, i produttori cinesi e asiatici hanno compiuto passi da gigante in termini di qualità e affidabilità dei loro veicoli anche grazie a investimenti significativi in ricerca e sviluppo. Questo ha permesso ai principali marchi di guadagnare una reputazione positiva.

Un fattore chiave che favorisce l'adozione di auto cinesi e asiatiche è il loro prezzo competitivo (il 29% lo evidenzia come fattore di scelta), che le rende, in un contesto di continuo aumento dei listini, un'alternativa più accessibile senza compromettere significativamente la qualità (apprezzata dal 36% di quanti prendono in considerazione marchi asiatici).

Nonostante i progressi, però, persistono ancora delle riserve tra una parte dei consumatori italiani: il 75% non sceglie auto asiatiche a causa dello scetticismo riguardo alla durata e alla resistenza nel tempo di questi veicoli, spesso percepiti come meno robusti rispetto ai marchi tradizionali europei. Inoltre, ci sono preoccupazioni legate alla disponibilità e alla qualità del servizio post-vendita, inclusa la reperibilità dei ricambi e l'efficienza delle reti di assistenza.

"*Gli italiani continuano a considerare l'auto come un bene fondamentale per la propria mobilità quotidiana, nonostante le crescenti sfide economiche e ambientali. Stiamo osservando uno spostamento significativo nel mercato, con una maggiore apertura verso i veicoli cinesi e asiatici, che offrono qualità e innovazione a prezzi competitivi. È evidente come i consumatori italiani stiano diventando sempre più aperti a nuove opzioni. Tuttavia, per capitalizzare questa tendenza, sarà cruciale per i produttori cinesi e asiatici continuare a migliorare la loro reputazione in termini di affidabilità e servizio post-vendita, affrontando le preoccupazioni dei consumatori*", conclude **Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company.**

Auto elettriche, Italia terzultima in Europa: perché gli acquisti restano indietro

Nel primo semestre del 2026 le auto elettriche a batteria hanno rappresentato l'8% delle nuove immatricolazioni italiane, contro il 22% della media europea, calcolata sui 27 Paesi dell'Unione europea, Islanda e Norvegia. In Italia sono state targate 79.488 BEV, il 77% in più rispetto allo stesso periodo del 2025. La quota resta fra le più basse del continente. Tra i grandi mercati, la Spagna era al 10% e la Polonia al 5%.

Per leggere i dati occorre distinguere le **auto elettriche pure** dalle ibride plug-in. Le prime si muovono soltanto con il motore elettrico; le seconde affiancano a un motore elettrico un propulsore termico. Sommate, le due categorie formano il mercato delle vetture ricaricabili. La quota BEV, invece, misura più direttamente la diffusione dell'elettrico integrale. Sul passaggio all'auto elettrica pesano il prezzo, gli incentivi e la possibilità di ricaricare, insieme alla convenienza per famiglie e imprese.

Italia in coda, ma il confronto va letto bene

Il quadro varia in base al periodo considerato e ai Paesi inclusi. Nel primo semestre del 2026, tra i principali mercati analizzati dall'International Council on Clean Transportation, le BEV rappresentavano il 28% delle nuove immatricolazioni in Francia, il 26% in Germania, il 10% in Spagna e l'8% in Italia. La Polonia si fermava al 5%. L'Italia era quindi davanti al mercato polacco, ma restava distante dai maggiori mercati dell'Europa occidentale.

La fotografia di agosto 2026, riferita ai cinque grandi mercati, mostra uno scarto ancora più ampio: le BEV erano il 6,4% delle nuove immatricolazioni italiane, contro il 38,3% in Francia, il 32,4% in Germania, il 30,4% nel Regno Unito e il 13,4% in Spagna. In Italia sono state immatricolate 4.434 auto elettriche a batteria nel mese. La Germania, con un mercato automobilistico circa tre volte più grande, ne ha registrate all'incirca quindici volte tante.

Considerando tutte le auto ricaricabili, ad agosto BEV e plug-in hybrid raggiungevano insieme il 18,4% in Italia. La quota era del 44,9% nel Regno Unito, del 44,5% in Francia, del 44,4% in Germania e del 27,7% in Spagna. In Italia il totale comprendeva il **6,4% di BEV e il 12% di plug-in**: le ibride ricaricabili pesavano quasi il doppio delle elettriche pure.

Più immatricolazioni non significano quota alta

La crescita italiana è sostenuta, anche perché parte da livelli contenuti. Nel 2025 sono state immatricolate 94.230 BEV, il 46,1% in più rispetto al 2024. La quota è passata dal 4% al 6,2%. Nel primo semestre del 2026 le nuove elettriche sono state 79.488, con un aumento del 77% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Il recupero è netto, ma il distacco accumulato rispetto agli altri mercati resta ampio.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

I dati annuali del 2025 mettono in luce la differenza tra volumi e penetrazione. L'Italia ha consegnato 94.624 BEV e 98.340 plug-in hybrid, per un totale di 192.964 auto ricaricabili. Per numero di vetture si è collocata al sesto posto in Europa; le plug-in, però, sono state leggermente più numerose delle elettriche pure. Germania e Regno Unito hanno superato rispettivamente 545 mila e 473 mila BEV. La quota indica quanto pesa l'elettrico sul totale delle auto nuove vendute: per questo un mercato può contare molti veicoli in termini assoluti e avere una penetrazione ancora limitata.

Le consegne possono concentrarsi in alcuni mesi, anche per effetto dei tempi di produzione e degli incentivi. A marzo 2026 l'Italia ha raggiunto 16.033 immatricolazioni BEV, il massimo mensile, dopo gli ordini sostenuti dai bonus del 2025. Nel primo trimestre i privati hanno rappresentato oltre il 73% delle immatricolazioni elettriche; nel 2025 erano il 52,5%. Il dato segnala un maggiore coinvolgimento delle famiglie. Resta da capire quanto la domanda possa reggere quando il contributo pubblico non è disponibile e l'intero costo dell'auto ricade sull'acquirente.

Prezzo d'acquisto e costo d'uso

Per molte famiglie l'ostacolo immediato è il prezzo da pagare, più che il costo teorico per chilometro. Le auto meno costose possono allargare la platea degli acquirenti. Nel primo trimestre del 2026, secondo i dati di mercato, modelli urbani sotto i 25.000 euro hanno accompagnato la forte crescita delle vendite. La Leapmotor T03 è stata la vettura più immatricolata nel periodo, con 10.747 unità. Una scelta più ampia di utilitarie e crossover compatti avvicina l'elettrico a chi non cerca un SUV o una berlina di fascia alta.

Il confronto fra una BEV e un'auto a benzina o diesel dipende dai costi reali sostenuti dal proprietario. Contano il prezzo finale e le condizioni di finanziamento, i chilometri percorsi, il costo dell'elettricità e i consumi. Vanno aggiunti manutenzione e valore di rivendita. Chi ricarica a casa può sfruttare le tariffe domestiche e programmare il rifornimento; chi usa le colonnine pubbliche deve fare i conti con i prezzi e con la disponibilità del servizio. Il risparmio durante l'uso va messo in rapporto con l'eventuale maggiore spesa iniziale e con le abitudini di guida.

La plug-in hybrid può essere una soluzione intermedia per chi vuole affrontare i viaggi anche con il motore termico. La convenienza, però, dipende da quanto spesso l'auto viene collegata alla rete. Se resta quasi sempre senza ricarica, si riduce il vantaggio della guida elettrica. Prima di scegliere, conviene quindi considerare la possibilità concreta di ricaricare a casa o al lavoro e il tipo di tragitti abituali, oltre all'alimentazione.

Bonus discontinui e domanda che si concentra

Un incentivo può sbloccare ordini rimandati, concentrando le consegne nei mesi successivi. In Italia i bonus introdotti nell'ottobre 2025 si sono esauriti rapidamente. A dicembre le immatricolazioni hanno raggiunto 12.015 BEV, il 107,2% in più rispetto allo stesso mese del 2024; una parte delle auto consegnate era stata prenotata con il contributo.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Il 2025 ha mostrato quanto il mercato sia sensibile agli aiuti pubblici e quanto potenziale di acquisto resti disponibile. Le immatricolazioni elettriche sono aumentate mentre il mercato automobilistico italiano nel suo complesso si contraeva del 2,1%. Per rendere regolari gli acquisti, le misure devono avere regole prevedibili e non basarsi soltanto su un bonus una tantum. L'incertezza sugli incentivi e sul futuro della normativa europea può spingere famiglie e aziende a rinviare la sostituzione dell'auto.

Tra le proposte avanzate dal settore c'è una revisione della fiscalità delle flotte. ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE hanno stimato che una riforma potrebbe favorire circa 400.000 immatricolazioni a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, con una spesa pubblica di 515 milioni di euro. Il canale aziendale ha un peso anche per il mercato dell'usato: il rinnovo delle flotte aumenta l'offerta di vetture recenti disponibili negli anni successivi.

La ricarica cresce, ma la copertura è diseguale

La rete italiana continua ad ampliarsi. A giugno 2026 contava 84.675 punti di ricarica pubblicamente accessibili: 63.723 in corrente alternata e 20.952 in corrente continua. Le colonnine rapide erano cresciute del 37% rispetto a giugno 2025, contro un aumento del 13% per la rete AC.

Rapportando la capacità di ricarica al parco di auto e furgoni, in Italia si contavano circa **quattro punti equivalenti da 22 kW ogni mille veicoli**, contro una media europea di 9,8. La Danimarca arrivava a circa 47 punti, la Norvegia a 41 e il Belgio a 24. La distribuzione sul territorio cambia l'esperienza quotidiana: la disponibilità vicino a casa, lungo una tratta o nei comuni meno popolosi incide sulla praticità della ricarica.

Per chi ha un garage o un posto auto attrezzabile, ricaricare senza dipendere ogni giorno dalla rete pubblica è più semplice. In condominio, o quando si parcheggia in strada, la comodità dipende dalla presenza di colonnine accessibili nelle vicinanze. Le stazioni veloci facilitano i viaggi; per gli spostamenti quotidiani conta anche la presenza di punti nei quartieri. La crescita della rete, dunque, non ha lo stesso effetto per tutti gli automobilisti.

Redditi, imposte e flotte fanno la differenza

I Paesi con quote elettriche più alte presentano anche una maggiore densità di ricarica e politiche che rendono più conveniente scegliere un'auto a basse emissioni. Le differenze tra i mercati dipendono da più condizioni. In Italia, per chi acquista senza incentivi o non può accedere a formule aziendali, il potere d'acquisto e il prezzo iniziale pesano in modo particolare. L'auto resta una spesa familiare da pianificare con attenzione.

Anche il trattamento fiscale delle auto aziendali orienta le scelte. Nei mercati in cui le flotte hanno un ruolo consistente, imprese e società di noleggio possono incidere rapidamente sulle immatricolazioni. Nei primi otto mesi del 2026, nel Regno Unito le flotte rappresentavano il 58,3% del mercato. In Germania le persone giuridiche coprivano il 59,4% delle immatricolazioni di agosto. Un regime fiscale favorevole alle vetture ricaricabili può sostenere

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

gli acquisti aziendali e, in seguito, ampliare la disponibilità di auto usate a prezzi più accessibili.

In Italia, nel primo trimestre del 2026, a trainare la domanda di BEV sono stati soprattutto i privati. Le associazioni di settore chiedono intanto una revisione strutturale della fiscalità delle flotte. La transizione coinvolge quindi anche le regole per le imprese, il costo dei finanziamenti e le possibilità di acquistare un'elettrica usata con autonomia e prezzo adatti alle proprie esigenze.

Cosa valutare prima di comprare

La scelta dovrebbe partire dai tragitti e da come si ricarica, non soltanto dall'autonomia dichiarata. Per gli spostamenti urbani o pendolari, se si può ricaricare a casa, una BEV compatta può essere pratica. Chi affronta spesso viaggi lunghi e non ha accesso affidabile alle colonnine può orientarsi verso un'altra soluzione. Nel confronto dei costi, il periodo di possesso conta quanto il prezzo: vanno inclusi energia, manutenzione, assicurazione, finanziamento e valore residuo.

Prima dell'acquisto è utile controllare se si dispone di un punto di ricarica utilizzabile con regolarità, quali tariffe si applicano ai propri percorsi e quanto si pagherà davvero dopo incentivi e finanziamento. Per un'auto aziendale entrano in gioco anche deducibilità, ammortamento e modalità di rimborso della ricarica. A seconda del caso, queste voci incidono sulla convenienza più della differenza fra i consumi dichiarati di due modelli.

Modelli compatti più accessibili, incentivi prevedibili, una rete estesa anche nelle zone meno servite e una fiscalità delle flotte favorevole possono contribuire a ridurre il divario italiano. Nel 2026 le immatricolazioni mostrano un recupero, ma la distanza dai principali mercati europei resta ampia.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

«Auto elettriche, la **Puglia** è al top»

L'intervista

Francesco Naso (E-Motus): «Sulle colonnine ad alta potenza registrato un aumento del 33%»

di **Christiano Spagnoletti**

Il mercato dell'auto è sempre più influenzato dalla presenza dei marchi cinesi che stanno conquistando quote di mercato rilevanti e non solo grazie alla vendita di modelli elettrici. A fare il punto sulle dinamiche del settore è Francesco Naso, segretario generale di Motus-E.

Quanto sono importanti i marchi cinesi?

«Le case automobilistiche cinesi stanno ottenendo ottimi risultati, anche grazie a prezzi di attacco particolarmente competitivi. Vorrei sottolineare, però, che non si tratta esclusivamente di auto elettriche, ma anche di modelli ibridi ed endotermici puri, cioè alimentati con carburanti tradizionali. A dare una forte spinta alla vendita dei modelli elettrici, cinesi e non, sono stati, negli ultimi mesi, gli incentivi messi a disposizione dal Governo: parliamo di circa 595 milioni di euro provenienti da risorse residue del Pnrr. Questi fondi hanno favorito la vendita di piccole auto elettriche, particolarmente adatte all'utilizzo urbano. Mi vengono in mente modelli come la Leapmotor T03, la Citroën C3, la Dacia Spring e la Byd Dolphin Surf».

Quali sono le vostre proposte per la decarbonizzazione?

«Abbiamo individuato quattro linee guida prioritarie e le abbiamo sottoposte al Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) con l'obiettivo di contribuire in modo strutturale alla riduzione dell'utilizzo dei carburanti fossili, in un contesto geopolitico che rende particolarmente penalizzante per l'Italia la dipendenza dalle importazioni petrolifere. Le risorse da cui poter attingere sono quelle derivanti dallo scostamento di bilancio previsto dall'Europa con focus proprio su iniziative, come queste, rivolte al rafforzamento della sicurezza energetica degli Stati membri. La prima proposta riguarda il "Supporto all'installazione delle infrastrutture di ricarica private per imprese, professionisti e logistica", attraverso un contributo in conto capitale per l'acquisto e l'installazione di colonnine e wallbox. Segue quella sulla "Revisione della fiscalità delle flotte aziendali elettrificate e il sostegno alla ricarica domestica dei dipendenti". L'intervento consentirebbe alle società di accelerare il passaggio alle auto elettriche e ricaricabili nel triennio 2027-2029 e si inserisce nella proposta interassociativa elaborata da Motus-E insieme ad Anfia, Aniasa e Unrae, che prevede un innalzamento delle percentuali di deducibilità per queste autovetture. La terza proposta è incentrata sulle infrastrutture di ricarica, rete pubblica in corrente continua ad alta e altissima potenza lungo la rete Ten-T comprehensive. Infine, il trasporto merci con il rafforzamento degli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici. Va, infatti, ricordato che il trasporto merci è fra i comparti a più alto utilizzo di gasolio e che, a differenza dell'auto aziendale, il veicolo rimane un bene dell'impresa. Perciò l'elettrificazione del comparto permette una sostituzione permanente e su larga scala di combustibili fossili».

Come procede la diffusione dei punti di ricarica nel Mezzogiorno?

«La rete di ricarica si sta sviluppando anche nel Mezzogiorno, ma bisogna ancora lavorare per aumentare la capillarità e per far comprendere maggiormente ad ammi-

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

nistrazioni e attività ricettive l'importanza di quest'infrastruttura anche in ottica turistica. Nell'ultimo anno la crescita più significativa si è registrata sulle colonnine ad alta potenza, come quelle presenti lungo la grande viabilità. Nel complesso, Basilicata (+37% tra giugno 2026 e 2025), Puglia (+33%) e Campania (+28%) sono tra le regioni che hanno registrato i maggiori incrementi. Diversa è la situazione della Sicilia che, pur potendo contare su 3.575 punti di ricarica ed essendo seconda solo alla Campania, che ne conta 5.726, presenta una distribuzione dell'infrastruttura ancora a macchia di leopardo, soprattutto nella parte orientale dell'isola».

Il manager Francesco Naso

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Riforma fiscale flotte aziendali: fleet manager e concessionari divisi sulle elettriche

Le associazioni dei **fleet manager**, i responsabili che acquistano e gestiscono i parchi auto delle imprese, si schierano con la **riforma fiscale delle flotte aziendali** che ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE hanno proposto al Ministero dell'Economia e alla Presidenza del Consiglio in vista della Legge di Bilancio 2027. Dopo AIAGA e Best Mobility, anche l'Osservatorio Top Thousand ha dato il suo sostegno.

Il pacchetto alzerebbe la quota deducibile dei costi delle auto aziendali elettriche e ibride plug-in e detasserebbe il rimborso che il dipendente riceve per la ricarica domestica dell'auto aziendale, oggi tassato in busta paga.

Contraria la federazione dei **concessionari Federauto**, che chiede regole fiscali neutrali rispetto alle tecnologie e l'esenzione strutturale dal bollo auto. Il disegno di legge di bilancio deve ancora essere approvato dal Consiglio dei ministri, prima dell'esame delle Camere.

In sintesi:

- la proposta porta la deducibilità delle auto elettriche (BEV) dal 20% al 60% in pool e per i professionisti, e dal 70% al 90% in uso promiscuo ai dipendenti; le plug-in salgono al 40% e al 77% fino a 90 g/km di CO2, al 30% e al 73% oltre;
- il costo d'acquisto fiscalmente riconosciuto passerebbe da 18.075,99 a 26.000 euro, il canone annuo di noleggio da 3.615,20 a 5.200 euro;
- le associazioni della filiera stimano 515 milioni di euro di minori entrate e circa 400mila auto a zero e basse emissioni immatricolate nel canale aziendale fra il 2027 e il 2029;
- una modifica all'art. 51 del TUIR escluderebbe dal reddito del dipendente il rimborso della ricarica domestica, con un costo stimato sotto i 2,5 milioni di euro;
- AIAGA, Best Mobility e Top Thousand sostengono la proposta e chiedono regole stabili, mentre Federauto non aderisce e chiede il bollo strutturale per i veicoli fino a otto anni di età, possibilmente fino a 125 kW.

Deducibilità auto aziendali elettriche: le aliquote proposte

Le quattro associazioni della filiera chiedono di triplicare la **deducibilità dei costi delle auto aziendali** elettriche usate in pool, cioè non assegnate a uno specifico dipendente, o dai professionisti, e di alzare quella delle elettriche assegnate in uso promiscuo ai dipendenti. Le plug-in avrebbero aliquote intermedie, graduate sulle emissioni di CO2:

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Alimentazione e utilizzo	Deducibilità oggi e con la proposta
elettrica a batteria (BEV) in pool e per le partite IVA	dal 20% al 60%
elettrica a batteria (BEV) in uso promiscuo ai dipendenti	dal 70% al 90%
plug-in fino a 90 g/km di CO2 in pool e per le partite IVA	dal 20% al 40%
plug-in fino a 90 g/km di CO2 in uso promiscuo ai dipendenti	dal 70% al 77%
plug-in oltre 90 g/km di CO2 in pool e per le partite IVA	dal 20% al 30%
plug-in oltre 90 g/km di CO2 in uso promiscuo ai dipendenti	dal 70% al 73%
benzina, diesel, ibride non ricaricabili	20% e 70%, invariate

Le aliquote attuali sono quelle dell'art. 164, comma 1, lettere b) e b-bis) del DPR n. 917/1986 (TUIR), ferme al 20% e al 70% dal 2013. La proposta tocca solo le **auto ricaricabili**, vale per acquisto, leasing e noleggio ed è pensata come misura sperimentale per il triennio 2027-2029.

L'aliquota più alta, il 90%, andrebbe alle BEV in uso promiscuo. Secondo il documento delle associazioni, in quel canale le plug-in beneficiano già del **fringe benefit** ridotto introdotto dalla Legge di Bilancio 2025.

Nuovi massimali di costo per l'acquisto e noleggio

Il **costo fiscalmente riconosciuto** delle auto in pool salirebbe da 18.075,99 a 26.000 euro e il canone annuo di **noleggio** deducibile da 3.615,20 a 5.200 euro. Oltre queste soglie la quota eccedente non si deduce.

I limiti vigenti sono la conversione in euro dei 35 e dei 7 milioni di lire fissati negli anni Novanta, mai rivalutati. Una rivalutazione piena porterebbe il **massimale d'acquisto** oltre i 31mila euro, secondo il calcolo riportato da Quattroruote. Le auto in uso promiscuo ai dipendenti non hanno un tetto di costo e sono escluse da questa parte della proposta.

Risparmi IRES: calcolo su un'auto green da 40mila euro

Su un'auto elettrica da 40mila euro in pool, la proposta porterebbe il **risparmio IRES** complessivo da circa 868 a 3.744 euro, con un guadagno di quasi 2.900 euro in tutto il periodo di ammortamento. La tabella applica le aliquote proposte e l'IRES al 24% al solo costo d'acquisto, senza costi di gestione, IRAP e IVA:

Auto da 40.000 euro	Risparmio IRES oggi e con la proposta
BEV in pool	da 868 a 3.744 euro (+2.876)
plug-in fino a 90 g/km in pool	da 868 a 2.496 euro (+1.628)
plug-in oltre 90 g/km in pool	da 868 a 1.872 euro (+1.004)
BEV in uso promiscuo	da 6.720 a 8.640 euro (+1.920)
plug-in fino a 90 g/km in uso promiscuo	da 6.720 a 7.392 euro (+672)
plug-in oltre 90 g/km in uso promiscuo	da 6.720 a 7.008 euro (+288)

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Per le auto non assegnate il vantaggio sarebbe doppio, grazie al **tetto di costo** più elevato e all'aliquota più alta. Oggi la parte di prezzo oltre soglia non genera deduzione, mentre in uso promiscuo agisce solo l'aliquota: per questo le auto in pool registrano il guadagno più alto della tabella.

Sul **noleggio a lungo termine** l'effetto sarebbe annuale: con un canone di 7.200 euro l'anno, un'elettrica in pool porterebbe il risparmio IRES da circa 174 a 749 euro l'anno, circa 2.300 euro in più su un contratto di quattro anni. Le stime delle associazioni, calcolate sui prezzi medi 2025, indicano un beneficio medio di 2.800 euro per le BEV non assegnate e di 1.300 euro per quelle in uso promiscuo.

Ricarica domestica auto aziendale, richiesta rimborso esentasse

La seconda misura escluderebbe dal **reddito di lavoro dipendente** il rimborso che il datore di lavoro versa per l'energia usata a casa per ricaricare l'auto aziendale, modificando l'art. 51 del TUIR. Oggi quel rimborso è tassato. L'Agenzia delle Entrate (risposta a interpello n. 421 del 25 agosto 2023) lo considera un rimborso monetario di spese del lavoratore, estraneo ai beni e servizi forniti dall'azienda.

Con la risposta n. 237 del 10 settembre 2025 l'Agenzia ha invece escluso dal reddito l'energia fornita dal datore di lavoro e le card per le colonnine pubbliche. Il loro costo è già compreso nel valore forfettario delle Tabelle ACI su cui si calcola il **fringe benefit delle auto aziendali**.

Chi ricarica a casa paga quindi due volte sull'**energia**: nel benefit ACI e nell'IRPEF sul rimborso. Le associazioni stimano un aggravio di circa 212 euro l'anno per un'elettrica e 60 euro per una plug-in, su 15mila km con l'80% delle ricariche a casa. Sulle circa 25mila auto aziendali alla spina con accesso alla ricarica domestica, la detassazione costerebbe meno di 2,5 milioni di euro.

Fleet manager a sostegno della riforma fiscale delle flotte

Tre associazioni di chi compra e gestisce le auto delle imprese, l'Osservatorio Top Thousand, AIAGA e Best Mobility, sostengono la proposta delle quattro sigle della filiera e chiedono al Governo di valutarne l'inserimento nella **manovra**, verificandone costi ed efficacia.

Top Thousand: regole stabili su deducibilità, IVA e ricarica

L'Osservatorio Top Thousand, che riunisce i fleet e mobility manager di grandi aziende, ha annunciato il suo sostegno il 19 ottobre. Per il presidente Maurizio Capogrosso «le imprese devono poter contare su un quadro fiscale stabile, competitivo e prevedibile», perché ridurre il **carico fiscale** non basta se le regole cambiano spesso e frenano le decisioni di rinnovo delle flotte.

L'Osservatorio chiede un sistema allineato ai principali mercati europei, che tenga insieme **deducibilità** dei costi, detrazione dell'IVA e trattamento dei rimborsi per la ricarica domestica.

Offre inoltre alle istituzioni l'esperienza dei propri associati per valutare gli effetti delle norme sulle car policy, le regole con cui le aziende scelgono e assegnano le auto, sugli acquisti e sui costi di gestione.

AIAGA e Best Mobility: ricambio più rapido e usato più recente

L'Associazione italiana acquirenti auto aziendali (AIAGA), presieduta da Laura Echino, ha espresso pieno sostegno con una nota del 28 settembre. Secondo AIAGA le auto aziendali si sostituiscono in media ogni quattro anni e sono la principale fonte di **auto usate** in Italia: un ricambio più rapido porterebbe sul mercato dell'usato vetture più recenti, sicure e a basse emissioni.

Best Mobility, i cui associati gestiscono oltre 83mila veicoli di grandi aziende, ha motivato il proprio sì il 13 ottobre con le incertezze normative accumulate sulle flotte, a partire dal correttivo della riforma fiscale (D.Lgs. n. 148/2026) che aumenta il **fringe benefit** delle auto con più di cinque anni. Per il presidente Federico Di Paola le modifiche frequenti alle regole frenano gli investimenti, e l'associazione chiede un confronto con il Governo per inserire la riforma nella prossima Legge di Bilancio.

Federauto per la neutralità tecnologica degli incentivi

Federauto, con una nota del 24 settembre, sostiene la revisione della fiscalità delle flotte ma non aderisce alla proposta delle quattro associazioni. Contesta le **risorse pubbliche** richieste, finanziate in deficit, per sostenere una sola tecnologia e il **vantaggio competitivo** che, a suo giudizio, andrebbe alle società di noleggio a lungo termine a scapito dei concessionari.

La federazione chiede una riforma «tecnologicamente neutrale», con una **tassazione proporzionale** alle emissioni di CO2 effettive dei veicoli, misurate sull'intero ciclo di vita. Chiede anche regole stabili e uguali per tutti gli operatori, al posto di incentivi fuori da un quadro programmato.

Bollo auto strutturale chiesto fino a 125 kW

Federauto chiede di rendere strutturale l'**esenzione dal bollo auto**, riservandola ai veicoli con non più di otto anni di età e alzando, se possibile, la soglia di potenza dagli attuali 80 kW a 125 kW. Per la federazione l'esenzione serve ad abbassare i costi di gestione dei veicoli.

L'esenzione dal bollo auto nel 2027 prevista dall'art. 2 del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, pubblicato in Gazzetta Ufficiale, spetta solo alle **persone fisiche**, per un solo veicolo assicurato, a benzina o gasolio anche ibrido, fino a 80 kW. Le **auto aziendali** intestate a società ed enti ne sono escluse, e la richiesta di Federauto non tocca questo limite.

Il decreto va convertito in legge entro il 16 novembre 2026 e il Parlamento può modificarne requisiti e platea. Il Governo ha annunciato l'abolizione a regime del **bollo** nella prossima legge di bilancio, dove si deciderà anche l'eventuale innalzamento della soglia di potenza.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Flotte aziendali in Italia: immatricolazioni ferme al 30%

Il **canale aziendale** (società, leasing finanziario e noleggio a lungo termine) vale poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni in Italia, contro circa il 60% nell'Unione europea. Nel 2025 le BEV erano il 7% delle immatricolazioni aziendali e le plug-in il 12%, secondo il documento delle associazioni.

Con la riforma, la quota delle **auto elettrificate** nel canale aziendale salirebbe oltre il 30% nel 2029, con circa 400mila immatricolazioni a zero e basse emissioni fra il 2027 e il 2029. Le minori entrate, stimate in 515 milioni di euro, si distribuirebbero sui quattro anni di ammortamento o sulla durata dei contratti di noleggio. Le associazioni contano di finanziarle con la clausola di flessibilità europea sulla spesa per la transizione.

Lo Smart Mobility Report 2026 dell'Energy & Strategy del Politecnico di Milano, presentato il 23 settembre, misura il ritardo nelle **flotte aziendali**. Nelle 219 imprese analizzate, benzina, diesel e ibride non ricaricabili valgono il 73% delle auto, elettriche e plug-in il 25%, GPL e metano il 2%. Il 44% delle imprese nel 2025 non ha immatricolato nessuna BEV. La proposta di regolamento europeo sui Clean Corporate Vehicles, secondo il report, prevede per l'Italia dal 2030 un obiettivo del 69% di veicoli a zero e basse emissioni nelle nuove immatricolazioni delle grandi imprese.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Codice della Strada, Benincasa (ANIASA): «Il noleggio ottiene regole più chiare»

(Articolo pubblicato su L'Economista, inserto de Il Riformista)

La revisione del Codice della Strada riconosce con maggiore chiarezza le specificità dell'autonoleggio, dando delle risposte confortanti su quelli che erano considerati nodi decisivi per le imprese. Giuseppe Benincasa, direttore generale di ANIASA, l'associazione di Confindustria che rappresenta le aziende dell'autonoleggio, spiega cosa cambia con il nuovo schema e quali aspetti dovranno essere definiti nei regolamenti attuativi.

Direttore, cosa cambia per le società di autonoleggio?

«Il giudizio è positivo. Parliamo di una materia complessa, difficile da disciplinare in tutti i suoi aspetti. Tuttavia, il nuovo testo contiene passaggi importanti che cominciano a dare un corpo normativo organico all'attività di autonoleggio. Il settore trova finalmente un riconoscimento più pieno all'interno del Codice della Strada. Non tutto poteva essere risolto immediatamente,

ma le premesse ci sono. Ora bisognerà lavorare sui regolamenti attuativi».

Entrando nel merito, uno dei punti centrali riguarda le multe. Chi ne risponde?

«Il principio viene chiarito: quando un cliente commette un'infrazione con un'auto a noleggio, è il locatario a risponderne, non il noleggiatore. Il locatario si sostituisce al locatore, non si aggiunge a lui. Viene quindi ribadita la separazione delle responsabilità, un aspetto fondamentale per le imprese. È un principio già presente nella normativa, ma che ora trova una conferma importante».

Per i turisti stranieri, però, il meccanismo cambia. Come funzionerà concretamente?

«Qui il problema è più complesso, perché molti Comuni hanno difficoltà a notificare le sanzioni a chi, dopo aver noleggiato un'auto, è tornato nel proprio Paese. Il nuovo meccanismo prevede che, se l'amministrazione comunica l'infrazione entro un termine da stabilire, il noleggiatore possa essere chiamato a intervenire sul pagamento, rivalendosi poi sul cliente attraverso la carta di credito. Ma bisogna chiarire tempi e modalità, soprattutto per garantire il diritto di ricorso dell'automobilista. Non possiamo immaginare che, per semplificare la riscossione, venga compromesso il diritto alla difesa».

Il nodo, quindi, è soprattutto operativo. La tecnologia può aiutare?

«Certamente. Già oggi abbiamo sistemi telematici che consentono ai Comuni di comunicare rapidamente le infrazioni alle società di noleggio e ottenere i dati del conducente. Questo evita doppie notifiche e ricorsi che finiscono per sovraccaricare prefetture e giudici di pace. Bisogna utilizzare meglio queste possibilità. Le imprese possono collaborare, ma non devono trovarsi schiacciate tra le esigenze di riscossione delle amministrazioni e i diritti dei clienti».

Resta infine la questione dei pedaggi autostradali. Cosa chiedete?

«È un problema ancora aperto. Su alcune autostrade, soprattutto quelle senza barriere, le comunicazioni dei mancati pagamenti arrivano alle società di noleggio con ritardi molto lunghi. Così diventa difficile recuperare le somme da chi ha effettivamente utilizzato il veicolo. In altri Paesi europei questi problemi vengono gestiti attraverso piattaforme informatiche che consentono lo scambio dei dati in pochissimi giorni. Dobbiamo andare nella stessa direzione. Il percorso normativo è positivo, ma ora serve un'applicazione concreta che garantisca i diritti di tutti senza ostacolare lo sviluppo del settore».

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Riforma fiscale auto aziendali | Le proposte per ridurre il pressing

Riforma fiscale auto aziendali con meno pressing, è questa la proposte delle associazioni, ma potrebbe non arrivare in Bilancio.

Le associazioni che gestiscono i **parchi auto aziendali** chiedono una **riforma fiscale** diversa. Nello specifico si fa riferimento alle proposte avanzate da UNRAE, ANIASA, Motus-E e ANFIA.

I fleet manager chiedono un **fringe benefit più generoso**, i dipendenti non dovrebbero pagare le tasse – come accade oggi – sui **rimborsi** per ricaricare le vetture elettriche, oltre che poter dedurre maggiori spese per i mezzi meno inquinanti.

Modello 770 scadenza 2026 | Come inserire i codici correttamente

---

Come funziona la riforma fiscale sulle auto aziendali?

Sulla **riforma fiscale** da alleggerire quando si parla di **auto aziendali** non è d'accordo **Federauto**, la federazione dei concessionari con sede a Roma propone di non far differenze in base alle emissioni dei mezzi.

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze deve ancora prendere una decisione, da valutare successivamente nel Bilancio dell'anno 2027.

Quote ETS gratuite | L'UE le approva: un aiuto all'industria energivora

---

Al momento le **proposte** sono **variegate** tra chi usa l'automobile dato dall'azienda in modo promiscuo a chi non ne riceve una specifica e individuale, fino ad arrivare alle plug in con emissioni diverse.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Tipologia di veicolo	Destinazione d'uso	Deducibilità attuale	Deducibilità proposta	Variazione
Elettrica 100% (BEV)	Auto aziendali condivise e veicoli utilizzati dalle partite IVA	20%	**60%**	+40 punti percentuali
Elettrica 100% (BEV)	Veicolo assegnato al dipendente anche per esigenze personali	70%	**90%**	+20 punti percentuali
Ibrida plug-in fino a 90 g/km di CO2	Flotte condivise e utilizzo da parte di professionisti e imprese	20%	**40%**	+20 punti percentuali
Ibrida plug-in fino a 90 g/km di CO2	Auto concessa al lavoratore per uso professionale e privato	70%	**77%**	+7 punti percentuali
Ibrida plug-in oltre 90 g/km di CO2	Veicoli in condivisione aziendale o utilizzati dalle partite IVA	20%	**30%**	+10 punti percentuali
Ibrida plug-in oltre 90 g/km di CO2	Auto aziendale disponibile anche per gli spostamenti privati del dipendente	70%	**73%**	+3 punti percentuali
Benzina, diesel e ibride senza ricarica esterna	Utilizzo aziendale ordinario o da parte delle partite IVA	20%	20%	Nessuna modifica
Benzina, diesel e ibride senza ricarica esterna	Veicoli assegnati ai dipendenti in uso promiscuo	70%	70%	Nessuna modifica

Dalle ricariche al bollo esentasse

La prima proposta allettante è di rendere **esentasse** sia i rimborsi sulle ricariche elettriche (oggi a discapito dei dipendenti utilizzatori dei veicoli aziendali), e fare in modo che l'**esenzione** sul pagamento del **bollo** diventi strutturale.

Agevolazioni reti d'impresa | Detassazione sugli utili: esempio pratico

---

Per le associazioni il lavoratore che sfrutta l'**energia domestica** per la ricarica dell'auto elettrica pagherebbe **2 volte**, sia con l'Irpef che con il benefit calcolato sulle tabelle ACI.

L'idea di rendere la **riforma fiscale** sulle flotte auto aziendali più **favorevole** è mirata ad adeguarsi alle immatricolazioni europee, molto più alte rispetto a quelle italiane.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Fiscalità delle auto aziendali, Top Thousand sostiene la riforma

A sostegno della revisione della fiscalità. L'Osservatorio appoggia la proposta presentata da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE al Governo

Al centro la revisione del sistema fiscale per accelerare il rinnovo delle flotte, sostenere la transizione energetica e garantire certezze agli investimenti delle imprese.

A sostegno della revisione della fiscalità

Rivedere la fiscalità delle auto aziendali per favorire il rinnovo delle flotte, migliorare la sicurezza e accompagnare la transizione energetica. È questa la posizione dell'Osservatorio Top Thousand, che sostiene la proposta presentata da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Per l'associazione, intervenire sul sistema fiscale significa affrontare un tema strategico per la competitività delle imprese e per l'evoluzione della mobilità in Italia. **La revisione, tuttavia, non dovrebbe limitarsi alla pressione fiscale, ma garantire soprattutto regole coerenti**, stabili e prevedibili, in grado di sostenere le decisioni di investimento nel medio-lungo periodo.

«*Le flotte aziendali rappresentano una componente importante delle strategie economiche, organizzative e ambientali delle imprese. Le scelte relative ai veicoli, alle alimentazioni e alle modalità di utilizzo hanno conseguenze dirette sui costi di gestione, sulla sicurezza dei dipendenti e sul raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità*», sottolinea **Maurizio Capogrosso, presidente dell'Osservatorio Top Thousand**. «*Per questo è fondamentale che il sistema fiscale accompagni l'evoluzione del mercato, anziché introdurre elementi di incertezza che rischiano di rallentare le decisioni di rinnovo*».

Rinnovo delle flotte e transizione energetica

Il canale aziendale può contribuire ad accelerare il ricambio del parco circolante, favorendo la diffusione di veicoli più recenti, sicuri ed efficienti. Il rinnovo delle flotte può inoltre alimentare il mercato dell'usato con modelli tecnologicamente più evoluti, rendendoli progressivamente accessibili a una platea più ampia di automobilisti.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Per raggiungere questi obiettivi, secondo Top Thousand, è necessario intervenire in modo organico sui diversi aspetti della fiscalità delle auto aziendali: **dalla deducibilità dei costi alla detraibilità dell'IVA**, fino al trattamento fiscale dei rimborsi per la ricarica domestica dei veicoli elettrici.

L'obiettivo è costruire un sistema semplice e competitivo rispetto ai principali mercati europei, capace di considerare le differenti esigenze operative delle imprese, le tecnologie disponibili e i tempi necessari per pianificare una transizione sostenibile anche sul piano economico.

Il contributo dei Fleet e Mobility Manager

Accanto al sostegno alla proposta delle quattro associazioni, Top Thousand intende mettere a disposizione delle istituzioni le competenze dei propri associati, che operano nella gestione delle flotte e delle strategie di mobilità di importanti aziende.

L'esperienza diretta dei Fleet e Mobility Manager può contribuire a valutare gli effetti concreti delle norme sulle politiche aziendali, sulle strategie di approvvigionamento dei veicoli, sui costi di gestione e sui **percorsi di decarbonizzazione.**

«*Riteniamo importante che il confronto sulla riforma fiscale coinvolga anche le imprese che utilizzano e gestiscono direttamente le flotte*», prosegue Capogrosso. «*L'esperienza dei Fleet e Mobility Manager permette di valutare gli effetti concreti delle misure normative sulle car policy, sulle strategie di approvvigionamento, sui costi complessivi di gestione e sui percorsi di decarbonizzazione. È un contributo che può aiutare a individuare criticità applicative e a formulare proposte pragmatiche, capaci di rispondere alle* ***esigenze reali del mercato***».

L'Osservatorio punta quindi a partecipare al confronto con un contributo autonomo, basato sull'esperienza delle imprese e orientato a individuare soluzioni applicabili. Una fiscalità efficace, nella visione di Top Thousand, può diventare una leva di politica industriale, capace di orientare gli investimenti e accompagnare l'innovazione senza compromettere la capacità delle aziende di pianificare le proprie strategie.

Top Thousand auspica che la proposta di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE possa essere oggetto di un confronto costruttivo con il Governo e con gli altri interlocutori interessati, anche in vista della prossima Legge di Bilancio. Il percorso dovrà tenere conto della sostenibilità finanziaria delle misure e della loro efficacia rispetto agli obiettivi attesi.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Auto aziendali, “santa alleanza” per accelerare il rinnovo flotte

Una “santa allenaza” tra grandi imprese e stakeholder della mobilità sostenibile per accelerare l’elettrificazione delle flotte auto aziendali. Alla proposta di riforma della fiscalità delle auto aziendali presentata al Governo da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE ha infatti aderito anche Top Thoudands, Osservatorio che riunisce Fleet Manager e Mobility Manager delle principali imprese internazionali. L’obiettivo è creare un quadro normativo più stabile e prevedibile, capace di favorire il rinnovo delle flotte, la diffusione di veicoli più efficienti e la transizione energetica. Tra i temi da affrontare anche la deducibilità dei costi, la detraibilità dell’IVA e il trattamento fiscale dei rimborsi per la ricarica domestica delle auto elettriche.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

Il noleggio dell'auto diventa parte della filiera del turismo

Per chi visita l'Italia il **weekend** inizia quando si scende **dall'aereo o dal treno**, e spesso continua **al volante di un'auto a noleggio**. Su questo legame fra viaggi e **scoperta del territorio** punta **Federturismo Confindustria**. La Federazione accoglie **Aniasa**, l'Associazione rappresentativa dell'Industria dell'**Autonoleggio**, della **Sharing mobility** e dell'**Automotive digital.**

Il **turismo italiano** allarga così la sua filiera. Oltre ad alberghi, trasporti e attrazioni, ne fa parte anche chi permette alle persone di raggiungere ogni angolo del Paese. Ennesima dimostrazione che noi di **Weekend Premium**, dedicando una rubrica al **Rent a Car** ci abbiamo visto giusto.

Un settore in crescita al servizio dei viaggiatori

Il **noleggio auto** pesa sempre di più. Nel 2025 il settore ha avuto un giro d'affari di **17 miliardi di euro**, con una **flotta di circa 1,5 milioni di veicoli**. Le nuove immatricolazioni sono state oltre **526 mila**, l'11% in più rispetto all'anno prima. Il comparto contribuisce a **rinnovare il parco auto** in circolazione e risponde alle nuove esigenze di mobilità di imprese, cittadini e turisti.

Il legame con il turismo, come ci ha confermato anche il direttore generale di Aniasa **Giuseppe Benincasa**, si vede soprattutto nel **noleggio auto per il weekend**: **il 60% del business passa dagli aeroporti**. Per molti viaggiatori **l'auto a noleggio** collega l'arrivo in Italia alla vacanza vera e propria. Permette di raggiungere **città d'arte**, **costiere, colline del vino e borghi** che i grandi flussi turistici toccano poco.

«Non servono solo più turisti, ma nuovi turismi»

Per **Massimo Caputi**, presidente di **Federturismo Confindustria**, la sfida si vince lavorando insieme: «Il turismo non può più essere una somma di comparti che operano separatamente: per competere sui mercati internazionali dobbiamo **fare sistema**. La mobilità è una leva strategica per rendere accessibili nuove destinazioni, generare opportunità per le imprese e superare la concentrazione dei flussi in pochi luoghi e in pochi mesi. Dobbiamo costruire un modello capace di **creare valore 365 giorni l'anno**».

«Noleggio, un anello essenziale del turismo»

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

«Il noleggio costituisce un **anello essenziale della catena del valore** del turismo, favorendo l'accessibilità dei territori, anche quelli **meno serviti dal trasporto pubblico**, e contribuendo alla distribuzione dei flussi turistici. Con questa adesione vogliamo rafforzare **il dialogo con gli altri protagonisti** della filiera e contribuire a costruire un'offerta turistica italiana sempre più integrata, competitiva e sostenibile», aggiunge **Raffaella Tavazza**, vicepresidente di Aniasa.

Cosa cambia per chi viaggia

L'obiettivo è **un'Italia più accessibile in ogni stagione**. Le **destinazioni** meno note dovrebbero diventare più facili da raggiungere e i **flussi meno concentrati** in pochi luoghi e pochi mesi. Gli spostamenti, poi, dovrebbero integrarsi meglio con il resto della vacanza. Per i viaggiatori questo può voler dire **più libertà di scegliere dove andare** e **quando partire**, e più occasioni per scoprire il Paese oltre le mete più affollate.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.