

Indice Articoli ANIASA

15 Aprile 2026

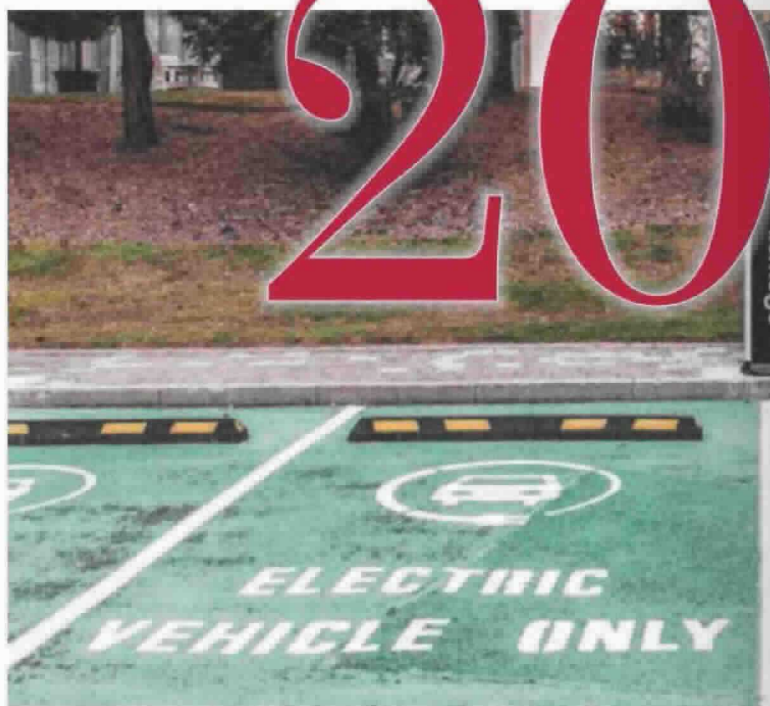
ANIASA

01/04/2026	FLEET MAGAZINE	2030 FATE PRESTO!	Pag. 2
01/04/2026	FLEET MAGAZINE	OLTRE OGNI STEREOTIPO, ANCHE QUELLI DELL'AI	Pag. 5
01/04/2026	FLEET MAGAZINE	UN ECOSISTEMA IN MOVIMENTO	Pag. 8
01/04/2026	FLEET MAGAZINE	NON SOLO AUTO	Pag. 10

L'Europa ha assegnato alle flotte di ciascun Paese target ambiziosi di veicoli elettrici entro il 2030: in Italia il 45% delle auto aziendali e il 36% dei furgoni dovrà essere elettrico entro il 2030. Il regolamento entrerà in vigore immediatamente in tutti gli Stati membri, ma probabilmente verrà modificato perché la normativa è semplicemente irrealistica.

IL REGOLAMENTO CLEAN CORPORATE VEHICLES

Il 17 dicembre 2025 la Commissione Europea ha pubblicato il "Regulation of the European



FATE PRESTO!

Nel 2030 scattano gli ambiziosi target europei di elettrificazione dei parchi auto corporate: mancano 4 anni, un solo ciclo di noleggio. Ma nessuno è pronto

di Marina Marzulli

Parliament and of the council on clean corporate vehicles", relativo alla regolamentazione della transizione elettrica delle flotte aziendali. Il regolamento introduce quote obbligatorie di acquisto di veicoli a zero e basse emissioni per le grandi imprese a decorrere dal 2030, fissando percentuali vincolanti fino al 95% nel 2035. Ogni Paese ha quote diverse da rispettare, diversificate per Auto e Veicoli commerciali leggeri (vedi tabella a pagina 8). Obiettivi incongruenti, secondo i dati raccolti da Aniasa: si tratterebbe di passare dal 6% di immatricolazioni di oggi di veicoli elettrici al 45% nel 2030

e all'80% nel 2035. Quote che salirebbero al 18, 69 e 95%, se si aggiungono anche le Phev. "Un approccio rigido e non tecnologicamente neutrale, che rischia di compromettere la competitività della filiera europea della mobilità, aggravando per il nostro Paese i costi di transizione e indebolendo la capacità d'investimento delle imprese del settore, con effetti indiretti negativi sulla domanda interna, sull'occupazione e sull'età media del parco veicoli" si legge nelle considerazioni della XIV Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea), l'organo parlamentare responsabile dell'esame degli atti dell'UE,

del recepimento delle direttive europee e dell'attuazione delle politiche comunitarie nell'ordinamento nazionale.

IL PROCESSO DI LEGGE

Ma ora cosa succede? Come si tradurrà nella realtà l'intento della Commissione Europea? Spiega **Martina Apicella**, Mobility Advisor di Leaseurope: "Ora la proposta della Commissione europea va al Parlamento e al Consiglio dell'UE, ed entrambi hanno potere di emendamento. La proposta potrà essere emendata o rigettata". Gli unici Paesi che finora si sono espressi a favore della proposta della Commissione Europea sono

PRIMO PIANO

FLOTTE AZIENDALI



Francia, Spagna e Paesi Bassi. Gli altri sostengono ci debbano essere cambiamenti estesi.

Il file sarà di competenza di una commissione congiunta Ambiente-Trasporti, perciò i due parlamentari responsabili, entrambi del Gruppo dell'Alleanza Progressista dei Socialisti e dei Democratici (S&D), avranno il compito di scrivere il *draft report* che sarà poi votato da tutti i parlamentari. Gli altri gruppi hanno nominato i propri responsabili per le negoziazioni che si occuperanno di rappresentare la posizione di ogni gruppo.

Nell'ultima fase, Parlamento, Consiglio e Commissione decidono il testo finale: "Le negoziazioni stanno andando molto lentamente sia lato Consiglio che lato Parlamento; è probabile che il testo finale non sia pronto prima del 2027", spiega Apicella. Dopodiché il testo – che è un regolamento e non una direttiva – entra in vigore

immediatamente in tutti gli Stati membri. Quindi non ci sarà nessuna "discrezionalità" degli Stati membri: il regolamento sarà direttamente applicabile e vincolante in tutti i suoi elementi in tutti gli Stati, come una legge nazionale, subito dopo l'entrata in vigore.

LE AZIENDE PREFERISCONO ATTENDERE

In questo contesto che rimane di estrema incertezza, le grandi aziende interessate dagli obiettivi di elettrificazione preferiscono aspettare. Questo non vuol dire che non stiano elettrificando (vedi pag. 42), ma lo fanno a prescindere dai vincoli europei. Ci sono multinazionali che, per la loro struttura aziendale e scelte strategiche, hanno già deciso una conversione totale all'elettrico; c'è chi – pur non prevedendo il taglio totale delle emissioni – sta aumentando la quota di auto elettriche

plug-in per la migliore tassazione del fringe benefit, ma c'è anche chi almeno per ora e per l'immediato futuro non può permettersi di rinunciare al diesel.

Racconta **Federico Vignolo**, Fleet Manager di Sirti. "I vincoli europei sono ancora nebulosi e non si capisce come verranno applicati. Di fronte a una situazione indefinita le aziende preferiscono attendere, anche se in teoria, per raggiungere gli obiettivi europei, bisognerebbe attivarsi già per il prossimo ciclo di noleggio". Infatti al 2030 mancano 4 anni, quindi i prossimi rinnovi dovrebbero già essere full electric: "ma non tutti sono pronti a questo passo. Le aziende non sono tutte uguali e ci sono troppe problematiche: gli alti investimenti iniziali per la rete di ricarica, il posto per la ricarica (non tutte le aziende hanno piazzali adibiti a parcheggio), la difficile gestione della ricarica domestica perché viene tassato il rimborso. La mia popolazione aziendale con auto in fringe benefit fra elettrico e plug-in sceglie quest'ultimo perché si sente più sicuro (e poi non ha obbligo di ricarica). Per i veicoli commerciali è ancora peggio pensare all'elettrico, perché molti non rientrano in azienda, e quindi dove possono ricaricare conside-

Le aziende interessate

Le aziende interessate dagli obiettivi di elettrificazione Clean Corporate Vehicles sono quelle che soddisfano almeno due di questi criteri:

- *totale dello stato patrimoniale: 20.000.000 euro*
- *ricavi netti delle vendite e delle prestazioni: 40.000.000 euro;*
- *numero medio dei dipendenti occupati durante l'esercizio: 250.*

PRIMO PIANO

FLOTTE AZIENDALI

Target per le auto

Paese	Quota combinata di auto a zero e basse emissioni dal 2030	Target minimo di auto a zero emissioni dal 2030	Quota combinata di auto a zero e basse emissioni dal 2035	Target minimo di auto a zero emissioni dal 2035
Francia	69%	45%	95%	80%
Germania	83%	54%	95%	95%
Italia	69%	45%	95%	80%
Spagna	55%	36%	76%	64%

Target per i veicoli commerciali leggeri

Paese	Quota combinata di Lcv a zero e basse emissioni dal 2030	Target minimo di Lcv a zero emissioni dal 2030	Quota combinata di Lcv a zero e basse emissioni dal 2035	Target minimo di Lcv a zero emissioni dal 2035
Francia	40%	36%	95%	80%
Germania	48%	43%	95%	95%
Italia	40%	36%	95%	80%
Spagna	32%	29%	76%	64%

rando che non fanno interventi 'punto-punto'? Tutte queste problematiche andrebbero valutate a livello governativo prima di imporre vincoli".

UNA FERMA OPPOSIZIONE

Aniasa, a seguito di un incontro con il presidente della XIV Commissione politiche comunitarie **Alessandro Giglio Vigna**, ribadisce con forza la sua contrarietà alle quote obbligatorie sulle flotte aziendali. Un parere condiviso con la Commissione, già pubblicato sul sito della Camera e in via di trasmissione alla Commissione Europea, in cui è ritenuto necessario stabilire, mediante apposite modifiche, un abbassamento degli obiettivi stabiliti per l'Italia e l'eliminazione della quota obbligatoria di veicoli a zero emissioni. Aniasa intende presentare il tema ai vertici del Governo, sollecitando per una presa di posizione netta rimarcando i già indicati potenziali rischi di quote obbligatorie indicate nella proposta: maggiore durata di mantenimento di veicoli ad alimentazione endotermica e conseguente rallentamento della benefica funzione esercitata dalle

flotte aziendali a noleggio per l'immissione nel mercato di veicoli meno inquinanti e più sicuri; criticità nelle attività delle PMI e micro imprese, coinvolte a cascata nelle conseguenze derivanti per le aziende di maggiori dimensioni.

REGOLE DA RIPENSARE

La speranza di Leaseurope è che la proposta venga ampiamente modificata: "Una delle problematiche principali è che il campo di applicazione della proposta è molto ampio, perché include non solo le aziende clienti, ma le stesse società di noleggio, e quindi tutti i loro clienti. Inoltre non è chiaro l'articolo 4 della proposta, che vieta qualsiasi tipo di supporto finanziario ai veicoli non a basse emissioni e non made in Europe già a partire dal 2028. Il problema è che non esiste una definizione chiara di "financial support" e potrebbe includere non solo gli incentivi ma tutto il sistema di tassazione dell'auto aziendale. Segnaliamo anche che nonostante uno degli obiettivi dichiarati del regolamento sia rendere più accessibile l'usato, attualmente il problema sia l'oppo-

sto, cioè la mancanza di domanda e non di usato".

Anche Aniasa chiede di riconsiderare l'impianto della proposta, orientandolo verso un sistema fondato su raccomandazioni rivolte ai singoli Stati membri accompagnate dall'impegno ad adottare misure premiali di natura economica e/o fiscale in favore delle imprese che procedono al rinnovo delle proprie flotte con veicoli a zero e basse emissioni. Niente più obiettivi obbligatori per la decarbonizzazione delle flotte, quindi, ma affermazione del principio di neutralità tecnologica attraverso un quadro regolatorio che consenta la coesistenza e lo sviluppo di diverse soluzioni a basse emissioni, valorizzando l'innovazione tecnologica in tutte le sue forme. Tra queste, introdurre una classe di veicoli a emissioni zero che comprenda veicoli alimentati esclusivamente a "carbon neutral fuel". Aniasa chiede anche un adeguato margine di discrezionalità agli Stati membri nell'individuazione delle misure più idonee, rafforzando nel testo il richiamo al ruolo delle leve fiscali nazionali.



OLTRE OGNI STEREOTIPO, ANCHE QUELLI DELL'AI

Da cinque anni il Pink Mobility Day racconta come avvicinarsi a una reale parità di genere, in un settore ancora a larga parte maschile. Il tema scelto per quest'anno si è rivelato di estrema attualità: l'intelligenza artificiale

di Marina Marzulli

Quest'anno, il Pink Mobility Day ha affrontato un tema di stretta attualità: l'Intelligenza Artificiale. Un argomento che a prima vista potrebbe sembrare distante dalle tematiche consuete dell'evento – la partecipazione delle donne al mondo dell'automotive e della mobilità – ma non è così, perché l'AI non è neutra.

L'Intelligenza Artificiale generativa impara dai dati e, se i dati contengono squilibri e bias (legati al genere, ma non solo), rischia di replicarli e amplificarli, con conseguenze concrete su comunicazione, opportunità, carriere, selezione del personale, scelte organizzative.

L'evento si è svolto a Milano, giovedì 5 marzo al Talent Garden Cala-

biana, con il patrocinio del Comune di Milano, ANIASA, GBTA Italia, UNRAE, Valore D e con il supporto di Car Clinic, Athlon, Fratelli Giacomel, Gattinoni, LKQ Rhiag, Stellantis Fleet & Business Solutions, Wayla, WPlanet e Xpeng.

AI: LA PAROLA ALLE ESPERTE

Nataliia Roskladka, Ricercatrice Senior dell'Osservatorio Artificial Intelligence del Politecnico di Milano ha raccontato l'evoluzione dell'AI, dal machine learning all'Agentic AI, condividendo una definizione di Intelligenza Artificiale: "L'Intelligenza Artificiale è il ramo della computer science che studia lo sviluppo di sistemi hardware e software dotati di capacità tipiche dell'essere umano ed in grado

di perseguire autonomamente una finalità definita prendendo delle decisioni che, fino a quel momento, erano solitamente affidate agli esseri umani".

Si tratta di strumenti che non lavorano più "per noi", ma lavorano "insieme a noi". Secondo i dati presentati dall'Osservatorio AI del Politecnico di Milano, il 71% delle grandi imprese in Italia ha avviato almeno una sperimentazione in AI. Per quanto riguarda invece l'adozione degli strumenti di genAI, il 53% delle grandi e grandissime aziende ha acquistato licenze di questi strumenti per la produttività personale, dato che posiziona il Bel Paese su percentuali di adozione superiori a Francia (42%), Germania (43%) e Regno Unito (45%).

Guarda
il video



NOSTRI EVENTI

PINK MOBILITY DAY 2026

Laura Venturini, Search Strategy & Digital Reputation Director di BIP Red ha affrontato il tema "Bias algoritmico e diversità nell'AI – Come nascono i pregiudizi nei modelli di intelligenza artificiale e perché": "Un bias algoritmico non è un difetto di programmazione. È il riflesso di un mondo imperfetto che viene codificato in modelli matematici. Dati che riflettono secoli di disuguaglianze storiche, razziali, di genere e socioeconomiche producono modelli distorti, che generano nuovi dati, altrettanto distorti. I modelli non apprendono ciò che è «giusto». Apprendono ciò che è frequente. La differenza è enorme. Un algoritmo non distingue tra correlazione statistica e verità morale. Se un *pattern* si ripete abbastanza, diventa la risposta «corretta»".

TROVARE IL PROPRIO POSTO NEL MONDO

L'Intelligenza Artificiale non è solo questione di come le donne vengono rappresentate, ma entra concretamente nel *recruiting* e nella formazione. Proprio di formazione ha parlato **Chiara Petrini**, Expert Sales Account – Division Fintech – ICT – Logistic – Customer Care di Tack TMI che ha denunciato: "L'AI è un cambiamento in atto e le donne non lo adottano". La

normativa EU sull'AI (AI Act) introduce concetti come: la valutazione di impatto sui diritti fondamentali, l'obbligo di mitigare i bias nei sistemi ad alto rischio, la trasparenza sugli algoritmi: "Le aziende dovranno formare le persone di diverse funzioni: HR, compliance, vendite, ICT. Un corso AI – DEI oggi è preparazione strategica, non teoria". Nel settore Mobility, l'AI non è solo un acceleratore di efficienza: è ciò che può trasformare modelli di business, esperienze del cliente e competenze interne, in un settore che vive tre transizioni contemporanee: digitale, elettrica e sostenibile.

Simone Brown, HR & Organization Director di Car Clinic, ha spiegato: "L'Intelligenza Artificiale ci aiuta a rendere attrattiva la professione del carrozziere per le donne. Abbiamo creato la Pink academy perché ci siamo accorti che stavamo dialogando solo con il 49% della popolazione. Abbiamo avuto risposte molto positive da parte di ragazze appassionate di motori e in cerca di una riqualificazione professionale". A questo proposito **Anastasia Nardoni**, carrozziere CarClinic ha raccontato la sua esperienza alla Pink Academy, dove ha trovato la sua strada professionale.

Viviana Mozzi, European HR Business Partner LKQ Europe e Cristina



Marchesi, HR Business Partner LKQ RHIAG hanno parlato di come l'intelligenza artificiale è entrata nel mondo HR. "La formazione dell'Hiring Manager deve essere orientata all'inclusività nel processo di recruiting, dallo screening del CV al colloquio".

Il mondo aftermarket è ancora mol-

Aniasa si colora di Pink

Aniasa – l'associazione che rappresenta in Confindustria autonoleggio, sharing mobility e digital automotive – è sempre stata presente "dietro le quinte" in tutte le edizioni del Pink Mobility Day. Per la prima volta, però, è stato possibile avere sul palco del Pink una vice presidente: Raffaella Tavazza (nella foto). A inizio anno, infatti, Aniasa ha rinnovato il Consiglio Generale per il prossimo quadriennio. Per la prima volta nella storia associativa due professioniste del mondo del noleggio sono entrate nel Consiglio Generale di Aniasa: oltre a Tavazza, Rita Rossi (General Manager Italy di Avis Budget Group) per la sezione breve termine. Con un'esperienza ventennale nel noleggio, Raffaella Tavazza, Ceo del Gruppo Locauto, ha ricordato quanto è importante che le donne siano presenti non solo ai vertici delle aziende, ma anche nelle associazioni di settore: "La presenza femminile nei ruoli apicali sta crescendo e la mia nomina come Vice Presidente Aniasa, prima donna nel Consiglio Generale, va proprio in questa direzione".



NOSTRI EVENTI

PINK MOBILITY DAY 2026



Arianna Cenci, Assessora alla mobilità del Comune di Milano

to a prevalenza maschile, ma LKQ RHIAG ha ottenuto la certificazione per la parità di genere. Fra le aree di intervento ci sono proprio l'accesso a formazione e sviluppo professionale nonché politiche che favoriscano l'inclusività nei processi di selezione, nelle assunzioni, nelle promozioni.

AI: UN(A) COLLEGA DI LAVORO

Ivano Montrone, Community Manager di Valore D, ha raccontato come l'AI possa essere un driver di equità e inclusione. Una progettazione Data-driven, integrata con i principi DEI (Diversity, Equity, Inclusion) e la supervisione umana, è un approccio metodologico che mette i dati al centro del

processo decisionale, assicurandosi però che tali decisioni siano etiche, inclusive e costantemente validate. L'integrazione dei principi DEI assicura che il sistema non si limiti all'efficienza, ma promuova l'equità sociale nel rispetto delle diversità di genere, generazione e identità. **Roberta Billè**, Presidente GBTA Italia ed **Elena Carlino**, Corporate Travel Director di Gattinoni Business Travel, hanno raccontato di come utilizzano concretamente l'Intelligenza Artificiale nel loro lavoro, anche nella gestione delle emergenze, come il blocco delle tratte aeree dovuto alla guerra di Usa e Israele contro l'Iran.

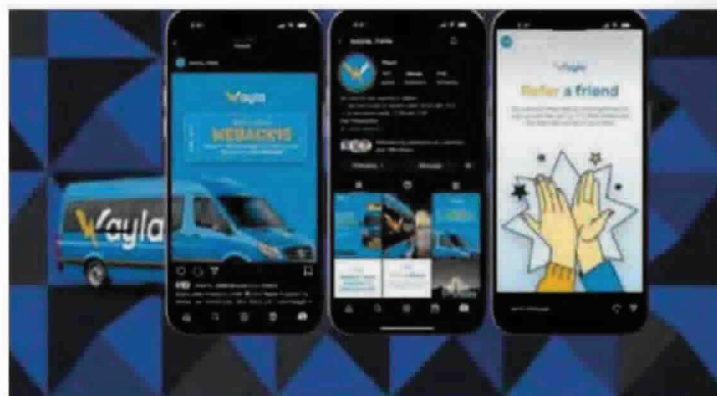
LA PAROLA ALL'ASSESSORA CENSI

I lavori della giornata sono stati conclusi da **Arianna Cenci**, Assessora alla mobilità Comune di Milano, che si è riaggianciata al tema della gender mobility: "Penso sia

molto utile parlare della mobilità dal punto di vista delle donne. Un trasporto pubblico locale che prevede anche lo sharing, il pooling e altri servizi prendendo spunto dalle esigenze delle donne può fornire un servizio che diventa utile per tutti". L'Assessora ha dichiarato superata la prova della mobilità milanese durante le Olimpiadi di Milano-Cortina: "Se una cosa funziona, la usi", sottolineando come il punto su cui intervenire siano i collegamenti al di là degli spazi cittadini, dove i trasporti non sono sempre efficienti. Il suo sogno nel cassetto non realizzato? È proprio l'aumento degli orari di apertura della metropolitana. L'Assessora si è anche detta fan dell'Intelligenza Artificiale, perché sono i numeri e i dati che aiutano a programmare con efficienza la rete di trasporto pubblico, che deve essere inclusivo e coprire le esigenze di mobilità di tutti.

Il van pooling "amico" delle donne

*Sul palco del Pink anche Wayla, una soluzione di mobilità condivisa e on-demand nata a Milano che utilizza minibus per far condividere il tragitto a più passeggeri con percorsi simili, prenotabili tramite app. I mezzi – attivi soprattutto in orario notturno quando diminuiscono le opzioni di trasporto pubblico – non hanno linee o orari prestabiliti, ma percorsi dinamici in base alle richieste ricevute. "Un servizio rivolto a tutti, ma particolarmente apprezzato dalle donne, che sono il 75% dei nostri utenti, probabilmente perché più sensibili al tema della sicurezza", ha spiegato **Alessandro Villa**, Chief Operating Officer Wayla.*





UN ECOSISTEMA IN

Non possiamo più dire la “tradizionale giornata di test drive” a Vallelunga, perché per l'edizione 2026 Fleet Motor Day si rinnova completamente: non mancano le prove in pista, ma ecco tantissime novità per dare ancora più spazio ai molti elementi che concorrono a rendere un semplice parco auto... una grande flotta

di redazione

Dimenticate il Fleet Motor Day per come lo avete conosciuto finora: nel 2026 il tradizionale evento organizzato da LabSumo, con il patrocinio di Aniasa e Unrae, si rifà il look con

tantissime novità (e non solo auto!). Non manca, ovviamente, l'occasione di portare in pista (quella storica di Vallelunga) le vetture delle più importanti Case automobilistiche del nostro settore, ma i test drive sono

ora affiancati anche da momenti di confronto e networking, con speed date pensati per mettere in contatto Fleet e Mobility Manager con l'offerta del mercato auto, delle aziende di servizi e dei fornitori di mobilità.

15 E 16 APRILE 2026 TRA ROMA E VALLELUNGA PER LA DODICESIMA EDIZIONE DI FLEET MOTOR DAY

UN PIENO DI CONTENUTI

Anche quest'anno ad ospitare il primo pomeriggio di confronto e la serata di networking è lo Spazio Novecento a Roma (Piazza Guglielmo Marconi, 26b, 00144 Roma). I lavori partono alle 15.30 con i workshop dedicati ai temi più caldi della mobilità: la gestione di una flotta, dal punto di vista fiscale e normativo, che dovrà essere sempre più elettrificata? Ma anche dell'offerta del mercato auto; le novità che il mondo automotive propone ai parchi auto

e come sfruttarle al meglio; cosa significa oggi essere sostenibile per una flotta, oltre le emissioni. Questi e tanti altri punti di discussione saranno, come sempre, saggiati da esperti del settore e dai Numeri Uno delle aziende della filiera al fianco dei nostri giornalisti. Alle 20.00, poi, l'atmosfera si alleggerisce per la cena e la consueta serata di networking.

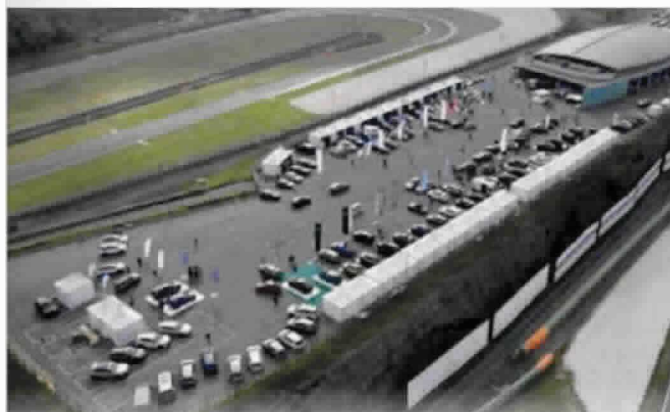
TUTTI IN PISTA

La seconda giornata, come nelle scorse edizioni ospitata dall'Auto-

dromo Vallelunga “Piero Taruffi” (Via Della Mola Maggiorana, 4/6, 00063 Campagnano Di Roma), è come di consueto dedicata ai test drive sui 5 circuiti in pista e off-road dell'autodromo. Si inizia alle 09.00 e si va avanti fino alle 18.00, orario ufficiale di chiusura del Fleet Motor Day. Nel mezzo però ci sono ancora più contenuti. Se avete già partecipato all'appuntamento ricorderete il layout dell'autodromo: il grande piazzale antistante il padiglione eventi, pieno di vetture in costante movi-

NOSTRI EVENTI

FLEET MOTOR DAY



MOVIMENTO

mento; all'interno gli stand delle aziende dell'industry (noleggiatori, allestitori, fornitori di colonnine ed energy card, aziende di servizi...); all'esterno una sorta di concessionaria multi-brand (e fate attenzione a questa parola!) con tutte le principali Case auto che mettono in mostra e a disposizione per i test drive le proprie vetture.

Qualcosa, come detto, che nel 2026 cambia: le auto continuano a circolare per i test drive e le prove fuori strada, ma le partenze avvengono solo dal piazzale antistante, perché sul "retro" è stato realizzato un nuovo spazio, un'area dedicata all'incontro tra aziende e Fleet e Mobility Manager. Una business lounge votata al business.

Per questa nuova edizione poi le novità non finiscono: il Fleet Motor Day 2026 infatti si apre, ancor più, ad un attore divenuto ormai fondamentale per il settore, ovvero le concessionarie strutturate per offrire anche servizi di noleggio (di cui parliamo sempre nel nostro sito gemello DealerLink), in grado di rendere 1:1 il rapporto tra noleggiatore e flotta, offrendo servizi su tutta la catena del valore del renting (dalla definizione del car list, alla chiusura

del contratto, il post-noleggio e la gestione della manutenzione). Trasformando il cliente-flotta in una sorta di cliente-privato (con più auto!).

Ancora più spazio poi alla formazione con appuntamenti destinati alla guida sicura, che i Fleet Manager potranno toccare con mano per poi proporre ai propri driver.

Agenda Day One - Mercoledì 15 aprile 2026, Spazio Novecento - ROMA

16.00-16.30

Registrazione e welcome coffee

16.30 -17.00

La Voce delle associazioni

- *Speaker: Giuseppe Benincasa, Direttore Generale Aniasa*
- *Andrea Cardinali, Direttore Generale Unrae*
- *Federico Di Paola, Presidente Best Mobility*

17.00 -17.45

Il noleggio si fa grande

- *Luca Cantoni, Founder & Ceo di Horizon Automotive (Facile.it)*
- *Dario Casiraghi, Managing Director di Arval Italia*
- *Marco Girelli, Amministratore Delegato di Alphabet Italia*
- *Andrea Pertica, General Manager Italia di Leasys*

- *Lorenzo Sistino, Ceo e Co fondatore di ItalRent (Gruppo Intergea)*

17.15-18.00 Coffee Break

18.20 -19.30

Scenari a confronto. La crescente importanza del noleggio per le Case auto

- *Christophe Aringer, Amministratore Delegato di Volkswagen Group Italia*
- *Marco Buraglio, Amministratore Delegato di Ford Italia*
- *Francesco Calcara, Presidente e Ceo di Hyundai e Genesis Italia*
- *Roberto Pietrantonio, Amministratore Delegato di Mazda Italia*
- *Marco Santucci, Managing Director Geely Italia e Jameel Motors Italia*

19.30 Aperitivo e cena di networking

Agenda Day Two - Giovedì 16 aprile 2026, Circuito di Vallelunga

9.00 Registrazioni e Apertura zona espositiva

9.30 Apertura test drive

10.00 Speed date per Business Meeting

13.00 Pranzo

15.30 Chiusura Speed date

18.00 Chiusura Evento e saluti

FOCUS

LCV

NON SOLO AUTO

Parlando di noleggio veicoli, generalmente ci si riferisce alle autovetture. Eppure i numeri raccontano anche un'altra realtà, soprattutto per chi opera nel trasporto, nella logistica e nelle attività commerciali

di Pietro Teofilatto

I dati in via di consolidamento attestano che il noleggio in Italia ha rappresentato nel 2025 il 39,6% del mercato dei veicoli commerciali leggeri. In altri termini, quattro mezzi da lavoro su dieci immatricolati sono entrati in flotta utilizzando formule di noleggio, a breve o a lungo termine. Un dato che supera la media complessiva del noleggio (31%, calcolando anche le auto) e che dimostra come anche le attività di trasporto di beni e cose siano sempre più inserite nella mobilità "pay-per-use".

IL NOLEGGIO TIENE

Il mercato degli Lcv ha annoverato 189.000 nuove unità (calo del 4,9%), di cui 72.000 immatricolate uso noleggio, confermando il trend di crescita registrato negli ultimi 5 anni e l'aumento del peso relativo. Il dato del 39,6% non è casuale. Per molte imprese il noleggio dei veicoli

commerciali è diventato una scelta industriale, non più solo finanziaria. Per costruttori, dealer, noleggiatori e imprese di trasporto, questo dato non esprime solo il presente, ma accelera una tendenza destinata a consolidarsi, soprattutto in un contesto normativo e fiscale – e degli incentivi – ancora incerto.

Le ragioni principali sono note agli operatori. La gestione semplificata della flotta e la certezza dei costi in una fase di forte aumento dei prezzi sono senza dubbio le principali. Seguono a ruota l'adattabilità a carichi di lavoro variabili e l'aggiornamento più rapido dei mezzi, senza tralasciare il supporto alla transizione energetica, soprattutto nei contesti urbani.

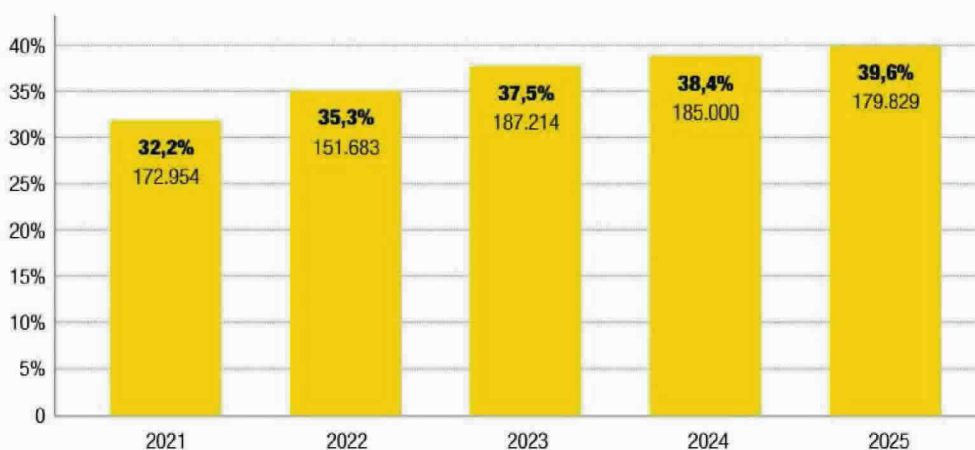
L'ELETTRICO NON DECOLLA

Sul fronte delle alimentazioni, il 2025 ha confermato il dominio dei

motori tradizionali (all'87%), ma anche la lenta riduzione di questa leadership. I furgoni elettrici hanno chiuso l'anno con 4.300 unità, un boom del 115%, registrando il 5,6% del totale. Un segnale che interessa da vicino operatori dell'ultimo miglio, flotte urbane e servizi conto terzi in ambito cittadino.

Il panorama dei primi due mesi del 2026 conferma il trend di discesa dell'endotermico e di crescita dell'ibrido e del plug-in, svelando una inaspettata risalita del Gpl, ma vede un brusco stop alle alimentazioni elettriche. Sicuramente influisce l'esaurirsi dei fondi per le agevolazioni provenienti dal PNNR erogati dal MASE nel 2025: bisognerà attendere nel 2026 gli incentivi del MIT annunciati al Tavolo Automotive del 30 gennaio scorso. Permangono comunque le intuibili difficoltà endogene ed operative di inserire nel mondo dei trasporti un'alimentazione ancora insufficiente per la tipologia di attività. Prova di tale situazione è l'aumento verticale degli allestimenti sugli Lcv, diventati elemento basilare nel noleggio e sinergia con gli specialisti di questi particolari servizi. Lo sviluppo della logistica dell'industria alimentare e farmaceutica, compreso il particolare business delle esportazioni, ha sollecitato il boom delle furgonature isoterme e ultra-leggere, il principale allestimento degli Lcv a noleggio, con il 19,6% dell'immatricolato globale ed un aumento del 36% sul 2024.

Incidenza del noleggio Lcv



Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati Dataforce

FOCUS

LCV

Allestimenti		
Allestimento	Incidenza noleggio	Var. 25/24 %
Furgone isoteramico	19,6%	36,2%
Furgone	15,3%	15,1%
Attrezzatura specifica	12,1%	14,0%
Trasporto rifiuti solidi urbani	10,1%	1,2%
Cassone	7,7%	-9,5%
Cassone ribaltabile	7,1%	-10,8%
Cassone telonato centinato	5,7%	1,6%
Cassone ribaltabile con gru	4,7%	0,9%
Scarrabile	5,8%	29,8%
Cassone con gru	3,2%	4,9%
Vari allestimenti	4,4%	79,8%
Cisterna	1,4%	-29,9%
Altri	10,4%	-16,6%
Totale	100%	

Elaborazioni Aniasa su fonti varie

Alimentazioni Lcv 2024-2026			
	2024	2025	2026 1° bim.
Endotermico (benzina+diesel+gas+metano)	89,6%	86,6%	85,7%
Ibrido (senza spina)	7,5%	6,9%	9,5%
PHEV	0,1%	0,9%	2,3%
BEV	2,8%	5,6%	2,5%
Totale noleggio	100,0%	100,0%	100,0%

(*) benzina+diesel+gas+metano • Fonte: Aniasa

È evidente la necessità in tali veicoli operativi - e in tutti quelli allestiti con specifica attrezzatura - di avere totale sicurezza nella disponibilità continua dell'energia ed in ogni situazione ambientale. Si tratta di fattore essenziale nelle attività richieste, ad esempio garantire temperature controllate in impianti frigoriferi di ultima generazione, ma ancora arduo da assicurare con alimentazione esclusivamente elettrica.

PREZZI DEL CARBURANTE IN SALITA

Con il petrolio che ha superato i 100 dollari al barile e nessuna idea di quando la guerra in Iran potrà finire, il problema dell'aumento dei prezzi dei carburanti - e dell'energia da questa materia prima prodotta

- sta investendo pesantemente la nostra vita quotidiana. In primis il mondo dei trasporti. Questo nuovo e difficile scenario, si posiziona sulle decisioni che dovranno essere prese, specialmente in ambito EU, per far fronte ad una crisi che ricorda gli shock petroliferi degli anni '70. Intanto per tre mesi il mondo degli autotrasportatori incassa un credito di imposta sull'acquisto del gasolio fino a maggio grazie al decreto che ha tagliato temporaneamente le accise di 25 centesimi. La Commissione Europea, di fronte all'emergenza petrolifera, insiste su efficienza e rinnovabili, ma appare irrealizzabile elettrificare in poco tempo i 250 milioni di veicoli circolanti (di cui 30 milioni sono furgoni). Già perché la progressiva concentrazione della domanda

petrolifera nei trasporti rende l'attuale crisi un po' più complessa e sarebbe surreale garantire l'energia elettrica necessaria utilizzando fonti fossili.

GLI APPUNTAMENTI IMMINENTI

Che fare allora? Le decisioni non sono facili, la riduzione e la mobilità delle accise stabilite a marzo dall'Italia è misura immediata di certo positiva, ma per forza di cose temporanea. Vero è che oggi il rifornimento di gasolio per gli Lcv costa molto di più rispetto al rifornimento in kw, ma questa differenza non potrà durare a lungo, considerando il parallelo aumento dei costi della stessa energia elettrica. Di certo, l'approccio di Bruxelles al dossier automotive deve cambiare. È opportuna una maggiore attenzione e consapevolezza verso la neutralità tecnologica, la tutela del sistema industriale e il grave deficit di competitività dell'industria. La scadenza più prossima in sede comunitaria riguarda la revisione dei Regolamenti sulle emissioni di CO2. Per i veicoli commerciali leggeri sono necessarie disposizioni ad hoc, con obiettivi specifici - in termini di target e scadenze - differenziati e dilatati rispetto a quelli previsti per le autovetture. E nel Consiglio Ambiente EU di metà marzo, l'Italia ha sollecitato lo studio e sviluppo di nuovi carburanti e di nuovi motori neutri. Sarà infatti doveroso riflettere sul ruolo strategico dei biocarburanti, soluzione già disponibile per ridurre le emissioni e accompagnare il cambiamento senza compromettere occupazione e investimenti. L'appuntamento di maggior rilievo per il noleggio è a primavera, quando entrerà nel vivo la discussione nel Parlamento EU sulla proposta di decarbonizzazione delle flotte (Fleet Magazine n.200).