

Indice Articoli ANIASA

17 Febbraio 2026

ANIASA

01/02/2026	FLEET MAGAZINE	SFIDA CONTINUA	Pag. 2
01/02/2026	FLEET MAGAZINE	LA NUOVA MOBILITÀ CORPORATE SI COSTRUISCE INSIEME	Pag. 6

Fleet Magazine**Edizioni Sumo Publishing**

Direzione e redazione: Via Selvanesco, 77
20142 Milano - Tel: 02 89544811
redazione@fleetmagazine.com

Direttore responsabile

Roberto Perazzoli
roberto.perazzoli@fleetmagazine.com

Vice direttore

Alberto Vita
alberto.vita@sumopublishing.it

Pubblicità

Tel: 02 89544811
martina.claus@sumopublishing.it

Grafica e impaginazione

ADM Studio Sas - Cologno M.se (MI)

Redazione

Egle Parmeggiani, Letizia Misani
redazione@fleetmagazine.com

Hanno collaborato

Andrea Brambilla, Giulia De Felice,
Alessandra Manzanares, Marina Marzulli,
Roberto Mazza, Maria Francesca Moro,
Elena Pavin, Fabiano Polimeni, Luca Zucconi

Stampa

Logo Srl - Borgoricco (PD)

Autorizzazione Tribunale di Milano n. 408 del 7.06.2004. Il materiale inviato non verrà restituito e resterà di proprietà dell'Editore. Lettere e articoli firmati impegnano solo la responsabilità degli autori. Le proposte pubblicitarie implicano la sola responsabilità degli inserzionisti. L'abbonamento annuale (10 numeri) a Fleet Magazine è di € 50,00. Registro degli Operatori di Comunicazione n. 17195

Copyright

Tutti i diritti sono riservati. Manoscritti e foto, anche se non pubblicati, non vengono restituiti. La redazione si è curata di ottenere il copyright delle immagini pubblicate, nel caso in cui ciò non sia stato possibile, l'editore è a disposizione degli aventi diritto per regolare eventuali spettanze.

Garanzia di riservatezza

L'editore garantisce la massima riservatezza dei dati personali in suo possesso, che saranno utilizzati per la gestione degli abbonamenti, l'eventuale partecipazione a concorsi e per inviare informazioni commerciali per conto suo o di altre imprese. In base all'art. 7 del D. Leg. n. 196/03, i dati potranno essere rettificati o cancellati in qualsiasi momento scrivendo a: Sumo Publishing Responsabile Dati, via Selvanesco 77 20142 Milano - info@fleetmagazine.com

Testata volontariamente sottoposta a certificazione di tiratura e diffusione in conformità al Regolamento CSST
Certificazione Editoria Specializzata e Tecnica

Diffusione media copie/mese (inclusa diffusione in blocco)
2023: 13.721

Sommario

Primo piano

- 6 Italo Folonari (Aniasa): sfida continua

Eventi

- 10 Let's Run Together: la nuova mobilità corporate la si costruisce insieme
20 Salone di Bruxelles: ritorno sulla terra
22 Fisco: a caro prezzo

Focus

- 12 Arval: è fatta!

Dossier

- 16 Toyota C-HR+: elettrificazione riuscita
19 L'intervista: Dario Pergolotti
Antiochia (Toyota)

Settegiorni con...

- 24 Dacia Bigster: a tutto gas
con la Big di Casa Dacia

Fleet Manager test drive

- 26 Mercedes CLA Full electric - Stefania Patti: autonomia a quota 790

Fleet Manager del mese

- 30 Stefano Palma (Chiesi):
avanti, senza paura

SPECIALE COSTRUTTORI

PRIMO PIANO

- 4 Alphabet: lavoro di squadra

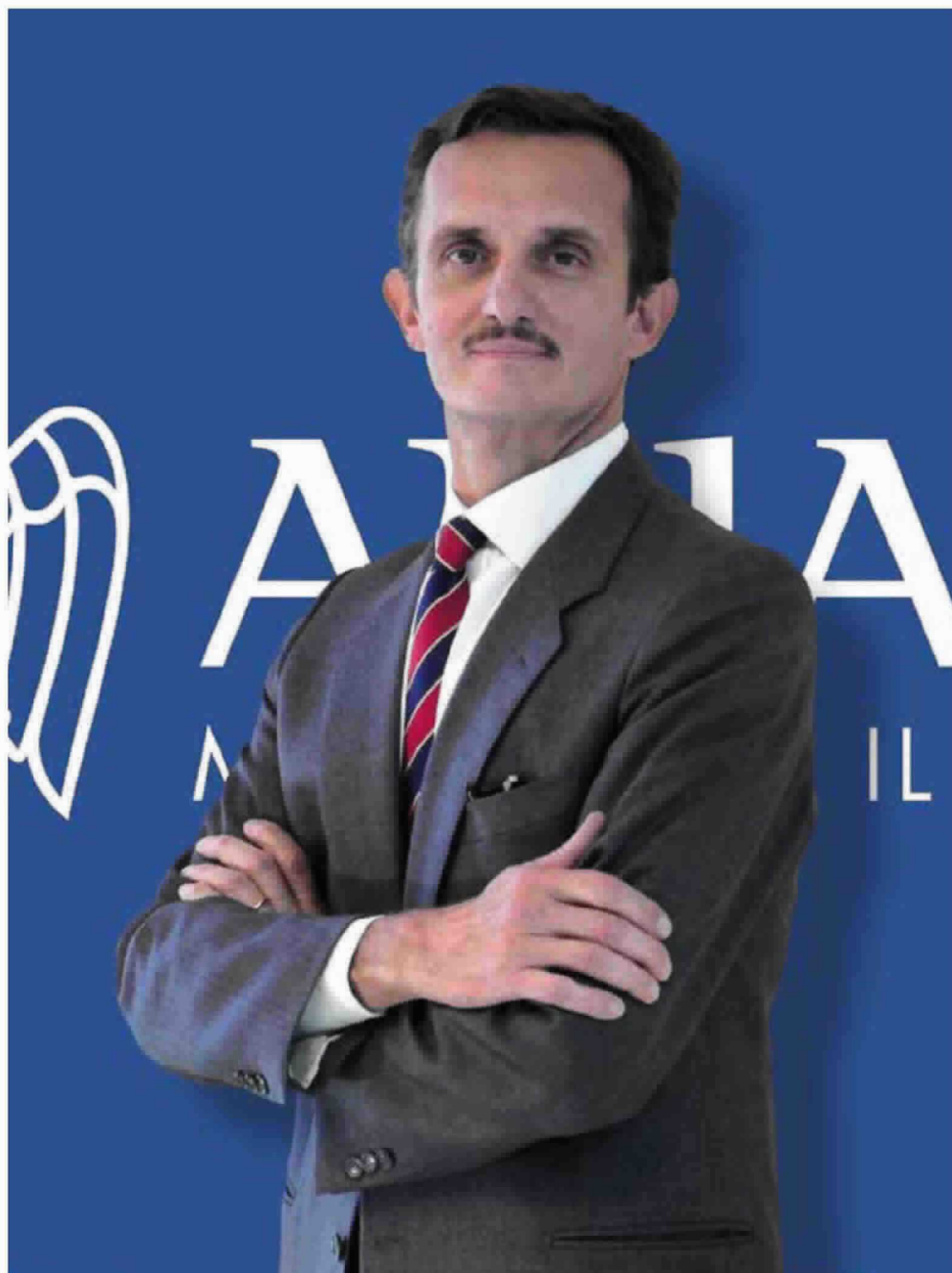
CAR FLEET

6	BMW	Mini
7	BYD	Omoda-Jaecoo
8	Ford	Kia
9	Gruppo Geely	Lotus
10	Lynk&Co	Polestar
11	Volvo	Tesla
12	MG	Mazda
13	Hyundai	Genesis
14	Mercedes	Smart
15	Jaguar	Land Rover
16	Renault	Dacia
17	Nissan	Porsche
18	Stellantis	Alfa Romeo
19	Citroën	DS
20	Fiat	Jeep
21	Opel	Lancia
22	Peugeot	Maserati
23	Toyota	Lexus
24	Audi	Cupra
25	Seat	Skoda
26	Volkswagen	ATFlow (Ineos)
27	KGM	Xpeng

LCV FLEET

28	Stellantis Pro		
29	Ford Pro	Kia	Iveco
30	Mercedes	Nissan	Toyota





Da vicepresidente con delega sulle tematiche relative alla fiscalità, alla presidenza di Aniasa. Rompendo una tradizione non scritta di alternanza tra il noleggio a breve e a lungo termine. Dal 1° gennaio di quest'anno **Italo Folonari** è il nuovo Presidente dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital. E noi, subito, l'abbiamo intervistato sulle – tante – sfide, che il comparto di cui lui è portavoce, si troverà ad affrontare nel prossimo quadriennio.

FM: Dopo quattro anni "vissuti pericolosamente" cosa si aspetta dal suo mandato? Come si evolverà il settore in un panorama che sta cambiando le carte in tavola. Anche se non in modo molto chiaro...

"La parola noleggio è ormai entrata nel linguaggio comune anche dei privati. Ormai conta stabilmente per il 30% delle nuove immatricolazioni negli ultimi 5 anni. Sono numeri che dimostrano il cambiamento della mobilità italiana. E che Aniasa ha negli anni accompagnato: ha 60 anni di storia, 83 aziende associate che gestiscono 1,5 mln di veicoli, fatturando 15 miliardi. Grazie a una strategia molto chiara: perciò il mio mantra è perseguire gli obiettivi dei miei predecessori, con un grande obiettivo: cercare

SFIDA CONTINUA

Dopo un quadriennio denso di avvenimenti significativi per il Presidente uscente Alberto Viano, il suo sostituto al vertice dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital si trova ad affrontare altri quattro anni che si preannunciano altrettanto complessi. Partendo dalla revisione dello stop ai motori endotermici

di Alberto Vita

PRIMO PIANO

ITALO FOLONARI (ANIASA)

di convincere il Governo a, finalmente, fare una normativa ad hoc per il settore. Perché sarebbe da autolesionisti per il Paese continuare a penalizzare un segmento che traina il mercato. Con norme, e cifre, antiquate, interpretate diversamente a seconda dell'Istituzioni locali o delle varie Authority, c'è bisogno di una normativa quadro".

FM: Visto la decisione Ue, cosa ne pensa della quota obbligatoria sulle flotte anche se demandata ai singoli stati? E sulle E-car e sul meccanismo di crediti messo in piedi? Mi sembra tutto molto complesso... cosa ne pensa Aniasa?

"Partiamo da un presupposto basilare: Aniasa è fermamente contraria a quote obbligatorie, le decisioni devono essere prese dal mercato. Dopodiché, adesso si parla di obiettivi necessari per gli Stati: a partire dal 2030, si dovrà assicurare che una quota minima delle nuove auto e dei nuovi furgoni aziendali immatricolati dalle grandi imprese sia a zero o basse emissioni. Resta ancora da vedere come garantire il raggiungimento delle quote che saranno ufficializzate per l'Italia. Prime riflessioni anche per le auto elettriche "Made in Europe": auspichiamo che le procedure siano semplici e che gli incentivi considerino le peculiarità del noleggio, sottoposto alle incertezze dei valori residui".

FM: Una certezza però c'è, ovvero che il Noleggio è ormai indispensabile per il mondo auto: continuerà a crescere? E come – e se – cambierà?

"Lo dicono i numeri: il noleggio è in costante crescita, come quote di mercato ma anche come parco circolante. A cui presto si aggiungeranno sempre di più i privati. E' solo una questione di tempo. Anche perché è uno strumento che serve a superare le diffidenze verso le nuove tecnologie. E quando parlo di noleggio, non parlo solo del lungo termine: parliamo di auto a tempo,



da qualche minuto a cinque anni, a cadenza fissa o aperta, non importa. Il Breve termine si vede un po' come un servizio scontato, ma è, e deve, essere sempre più importante, soprattutto in un paese come l'Italia con un'economia vivace dove serve muoversi molto e dove c'è tanto turismo incoming: e il rent-a-car è così una delle prime leve per diffondere il turismo su tutto il territorio nazionale. E anche qui serve una normativa chiara, che non ostacoli questo business. Come succede, ad esempio, con le multe e gli adempimenti burocratici sempre più ampi".

FM: Il Breve, il Lungo termine e la Telematica, con i soliti alti e bassi di mercato, vanno bene; il Car sharing invece soffre. E sta cambiando pelle. Anche qui il corporate aiuterà questo segmento a non sparire?

"Il Car Sharing è certamente in fase evolutiva. E anche qui i limiti di sviluppo derivano da un quadro normativo frammentato e poco attento a una leva che può aiutare la mobilità. Le istituzioni locali non hanno dato alcun supporto, anzi. Facilmente si potrebbe partire dall'Iva equiparandola al trasporto pubblico. E sì, anche qui il Corporate Car Sharing, potrebbe aiutare a mantenere vivo il settore, visto che le aziende si stanno interessando a questo servizio. Che si è fatto

le ossa, anche con tanti investimenti e, purtroppo, pochi ritorni, sul BtoC".

FM: Come VP in Aniasa si è occupato di fisco. Rimane centrale nella scelta delle auto aziendali come si è visto con il boom delle plug-in favorito dai nuovi Fringe benefit. Ma voi come Aniasa cosa chiedete alle istituzioni sapendo che "la coperta è corta"? I livelli di fringe benefit sono corretti o sarebbe stato meglio premiare anche altre soluzioni tipo il full hybrid? E l'Iva ancora al 40% chiama vendetta...

"L'Iva al 40% in deroga da 18 anni è un macigno nello zaino delle aziende italiane, ed ora, quasi in sordina, questo macigno non verrà tolto. A questo,

Chi è Italo Folonari

Il neo-presidente di Aniasa è nato a Brescia nel 1972 da una storica famiglia imprenditrice nel settore vitivinicolo. Terminati gli studi, Folonari segue le orme del padre banchiere (Alberto Folonari già presidente del CAB, Banca Lombarda e UBI Banca) e lavora a Londra nelle principali banche americane. Rientrato in Italia nel 2003, acquista Mercury, società di Noleggio a Lungo Termine, e ne guida la crescita per oltre un ventennio. Sposato con tre figli, Folonari vive a Milano dal 2012. Oltre agli impegni imprenditoriali, Folonari si dedica ad attività culturali (è presidente di Fondazione CAB e Brescia Musei), al terzo settore (è consigliere della Fondazione Guido e Angela Folonari e di Fondazione ITACA) e all'Editoria (è vice presidente del Giornale di Brescia).

PRIMO PIANO

ITALO FOLONARI (ANIASA)

si aggiungono le cifre "antiquate" sui limiti di deducibilità delle auto da flotta, con i 35 milioni di lire del periodo pre-euro, ai 18 mila euro di oggi... cifra che dovrebbe essere il costo medio dell'auto... E poi la tassazione locale su immatricolazione e proprietà è sempre più complessa, perciò serve un quadro normativo univoco. E poi vorrei dire una cosa anche sulla Legge di Bilancio 2025 che ha introdotto le nuove aliquote dei fringe benefit: nel metodo, con un tira e molla che ha bloccato il mercato, ma, anche nel merito. Perché si a una tecnologia costosa come il plug-in e non, ad esempio, il full hybrid? Infine, questo Governo è stato eletto anche per difendere la classe media. Ma in questo modo si aumenta il cuneo fiscale proprio per questo tipo di lavoratori..."

FM: Aniasa è anche innovazione. Con la Telematica a rappresentare la punta di diamante dell'associazione.
"Aniasa cresce anche grazie alla telematica, settore dove si investe, è strategico, dialoga con l'AI e i Big data: è una filiera collegata al noleggio, che li usa per diversi scopi, assicurativi, di sicurezza., etc. Un

settore in cui il Made in Italy è molto presente. Ma a monte, anche qui, serve un chiarimento normativo. Perché il dato è nevralgico e in molti settori ha un valore enorme. E noi potenzialmente li abbiamo, ma se, come e con quali finalità, li possiamo utilizzare è ancora incerto. Per tutti gli attori della filiera".

FM: Capitolo elettrificazione: qual è la posizione di Aniasa? Nessun obbligo "alla tedesca" credo. Ma gli associati la stanno spingendo nelle flotte?

"Parto da un dato oggettivo: l'offerta dei veicoli elettrici non soddisfa tutte le domande di mobilità, anche se molti dicono che non è questione di "se", ma di "quando". Intanto però il parco auto invecchia e l'industria auto nostrana declina. Il noleggio, come ho già avuto modo di dire, è un facilitatore nell'elettrificazione del parco auto italiano, visto che la nostra quota dell'elettrico è arrivata al 38%.

Naturalmente in Associazione ci sono voci diverse, com'è giusto che sia ognuno ha le sue strategie, ma noi ribadiamo la nostra contrarietà a quote obbligatorie nelle flotte aziendali, sarebbe un disastro. Noi già facciamo molto per la sostenibilità, con auto sempre nuove che immettiamo sul mercato, con una rotazione di poco più di tre anni. E poi vorrei sottolineare come ci sia troppa attenzione sui clima-alteranti, ma meno sugli inquinanti. E proprio con riferimento a questi ultimi il nostro parco auto inquina veramente poco. La mancanza di un quadro normativo corretto ha reso e continua a rendere il parco auto sempre più vecchio, con un risultato opposto rispetto agli obiettivi green che gli esecutivi si erano posti".

FM: Qual è la vostra posizione sui bio-carburanti o sui carburanti sintetici?

"Quando parlo di una rimodulazione riaffermo la neutralità tecnologica, quindi se questi carburanti possono

ridurre le emissioni inquinanti nonché le emissioni clima-alternanti perché no?".

FM: Continuerete a fare lobbying per le vostre istanze con le altre associazioni? Tra cui anche Best Mobility, la nuova associazione fatta dai fleet manager di grandi aziende e già capace di farsi ascoltare in Senato?

"La domanda del mercato sta cambiando il mondo dell'auto. Chi ci prova a cambiare le normative dall'alto si schianta contro un muro. Quindi è doveroso che le aziende del settore dialoghino tra di loro e con il legislatore. Perché si tratta di salvaguardare un bene comune: a partire dal Pil nazionale, ma anche per la salute dei cittadini, il Welfare aziendale, etc. Apriamo anche a loro, assolutamente".

FM: Il suo predecessore ha firmato finalmente il contratto nazionale dell'autonoleggio. Un commento?

"Mi congratulo con Alberto Viano che chiude con questo successo la sua presidenza, e anche con il consigliere Gargiulo che ha seguito il tema con dedizione. Quando si chiude un contratto nazionale di lavoro è un bene per tutti".

FM: Per chiudere questa intervista, ci dice su cosa punterà in particolare nel suo mandato?

"Lo ripeto: è indispensabile una normativa univoca e specifica per il settore che sta accompagnando la trasformazione della mobilità con tanti investimenti. Investimenti che molti arrivano dall'estero e hanno bisogno di entrare in un settore con regole chiare, non devono essere ostacolati. Capiamo che per il Governo la coperta è corta, e quindi non mi aspetto molto. Ma una chiarezza normativa sarebbe a costo zero, e produrrebbe solo benefici per l'intero sistema pubblico e privato coinvolto nell'automotive. Serve. E quindi, è ciò che chiediamo e continueremo a chiedere per non fermare la crescita (sana) del nostro settore".

Il passaggio di consegna tra Viano e Folonari.



Fm

8

NOSTRI EVENTI

LET'S RUN TOGETHER

LA NUOVA MOBILITÀ CORPORATE SI COSTRUISCE INSIEME

Il messaggio è stato chiaro: il futuro delle flotte passa dalla capacità di leggere i dati, gestire la complessità e trasformare la mobilità aziendale in una leva strategica, non più solo in un centro di costo

di Alessandra Manzanares

Milano è stata il punto di incontro tra Travel e Fleet management in occasione di Let's Run Together, l'evento organizzato da LabSumo che ha riunito i professionisti di BT Lounge e Best Mobility, con il contributo di player come Athlon, Fleet Support, Hyundai, Swish, BWH Hotels, Cathay Pacific e Uvet GBT. Una giornata di confronto che ha offerto una fotografia chiara delle sfide che attendono le aziende: sostenibilità, gestione dei costi, governo dei dati ed elettrificazione.

Il primo panel, moderato dal Vicedirettore di Fleet Magazine **Alberto Vita**, ha riportato l'attenzione su un tema ormai ricorrente: l'integrazione tra Travel e Fleet. Partendo da una ricerca Frost & Sullivan di... dieci anni fa, secondo cui erano il 22% le aziende che ritenevano utile unire le due funzioni, il dibattito ha evidenziato come oggi il tema non sia più l'accorpamento organizzativo, ma la capacità di lavorare su obiet-



tivi comuni. Ma cosa è successo nel frattempo?

Dal mondo flotte, **Pietro Teofilatto**, Direttore area fisco ed economia di Aniasa, ha sottolineato la profonda evoluzione del ruolo del Fleet manager: "Oggi è un professionista strutturato, che dialoga con l'azienda a 360 gradi e con un ecosistema molto ampio di fornitori di mobilità. Fleet e Travel condividono due KPI chiave: contenimento dei costi e riduzione delle emissioni". A fianco di Teofilatto, **Roberta Billè**, Presidente di GBTA Italia, ha aggiunto: "La collaborazione tra Travel e Fleet passa dalla condivisione dei dati e dalla gestione del costo totale della mobilità, che va oltre biglietti e hotel e comprende HR, sicurezza e spese accessorie". Il cuore dell'evento, per il pubblico Fleet, è stato il secondo panel, anche alla luce delle nuove indicazioni UE sul 2035. "Siamo pronti a qualsiasi scenario", ha dichiarato **Roberto Pazzini**, Head of Fleet & Remarketing Hyundai e Genesis, evidenziando l'importanza di una gamma completa di motorizzazioni per affrontare un quadro normativo in continua evoluzione. Sul piano operativo, **Paride Piovan**, Coo di Swish per il Sud e Centro Europa, ha ribadito che l'elettrificazione è già in corso, ma richiede un approccio

strutturato. Un concetto rafforzato da **Barbara Brambilla**, Responsabile commerciale Italia Fleet di Fleet Support, che ha definito il software "il cuore della gestione flotte", grazie all'analisi dei dati e all'AI, capaci di generare risparmi.

A riportare il confronto sulla realtà quotidiana dei Fleet manager è stato **Federico Di Paola**, Presidente Best Mobility e FM di Engineering: "La transizione elettrica è inevitabile, ma non può essere ideologica. Oggi affrontiamo criticità su valori residui, infrastrutture non omogenee e maggiore complessità operativa. Serve pragmatismo e neutralità tecnologica". Una visione condivisa anche da **Alessio Lioia** di Athlon Italia, secondo cui il noleggio resta lo strumento più efficace per accompagnare le aziende riducendo i rischi.

Non sono mancati spunti anche dal panel Travel, che ha analizzato le opportunità di collaborazione e innovazione nella mobilità aziendale. **Antonio Ceschia**, Presidente di BT Lounge e Head of HR Services di Intesa Sanpaolo: "Travel e Fleet devono guardare oltre l'ovvio: HR, gestione della spesa e coraggio sono le chiavi per creare sinergia tra funzioni tradizionalmente separate".

