

Indice Articoli ANIASA

24 Marzo 2026

ANIASA

01/03/2026	FLEET MAGAZINE	LA RIVOLUZIONE DEL BUSINESS	Pag. 2
01/03/2026	FLEET MAGAZINE	INCROCIO TRAFFICATO	Pag. 3

LA RIVOLUZIONE DEL BUSINESS

La pista di Vallelunga cambia pelle, con un layout rivisto che vedrà una “business lounge” dove incontrarsi grazie a una innovativa piattaforma di speed date



Prove in pista, ovviamente, siamo a Vallelunga, ma anche test veritieri sulle strade attorno al circuito e tanto networking. Che, quest'anno, sarà ancora più curato – grazie a una “business lounge” dove incontrarsi con tutte le comodità del caso –, organizzando i propri appuntamenti di business sin dall'ufficio, senza così perdersi alcuna opportunità. Questi incontri one-to-one (in modalità speed date, appunto) tra le aziende e tra aziende e Fleet Manager sono quindi la grande novità della 12° edizione del Fleet Motor Day. Per conoscersi meglio, condividere esperienze, scoprire nuovi servizi, e, naturalmente, fare business.

COSA SONO GLI SPEED DATE

Uno speed date è un'opportunità di networking unica, il cui scopo è proprio quello di mettere a fattore comune progetti e pianificare insieme una collaborazione. Ma non solo: l'obiettivo è quello di rispondere alle specifiche esigenze

delle aziende coinvolte, creando un punto di incontro tra domanda e offerta. Gli incontri, della durata di 15 minuti ciascuno, saranno ospitati in un'area ad hoc allestita a Vallelunga, nella giornata del 16 aprile. Per accedere a questa “business lounge” sarà necessario registrarsi sulla piattaforma che LabSumo metterà a disposizione: si tratta di un'agenda sulla quale fissare il proprio slot con l'azienda o il Fleet manager prescelti.

CHI PUÒ PARTECIPARE

L'accesso agli speed date di Fleet Motor Day sarà garantito ai partner partecipanti e limitato ai Fleet manager richiesti da Case Auto e aziende della filiera. La piattaforma organizzerà in automatico gli appuntamenti di business che verranno comunicati e ricordati attraverso la app

dedicata. LabSumo non avrà nessun ruolo nella scelta dei partecipanti agli incontri one-to-one. L'invito non può essere inoltrato ad altre aziende o Fleet Manager che non parteciperanno all'evento, dal momento che nessuno privo di badge può accedere all'autodromo per motivi di sicurezza, né può essere condiviso con i colleghi.

di Redazione



L'AGENDA DEL DAY ONE

Palazzo Novecento - Roma - 15 aprile

Tavolo di apertura:

Le esigenze dei FM di Best Mobility

Commentate da **Italo Folonari**, presidente Aniasa, e da un dirigente di Unrae

Primo tavolo:

Il noleggio si fa grande

Andrea Pertica, General Manager Italia di Leasys

Dario Casiraghi, Managing Director di Arval Italia

Marco Girelli, AD di Alphabet Italia

Luca Cantoni, Founder & Ceo di Horizon Automotive (Facile.it)

Lorenzo Sistino, Ceo e co fondatore di italent (Gruppo Intergea)

Tavolo di chiusura:

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

Francesco Calcara, Presidente e Ceo di Hyundai e Genesis Italia

Marco Santucci, Managing Director Geely Italia e Jameel Motors Italia

Roberto Pietrantonio, AD di Mazda Italia

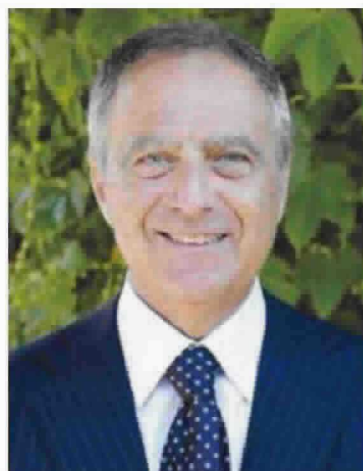
Cena di Networking

INCROCIO TRAFFICATO

Tra stop alle gigafactory e svalutazioni miliardari per gli investimenti sull'elettrico, il settore automotive si trova ancora ostaggio delle decisioni politiche. Che continua a insistere sull'elettrificazione delle flotte. Malgrado il mercato

di Pietro Teofilatto

Tra piani d'azione, correzioni legislative e dazi all'importazione, da anni la Commissione UE segue con ansia le difficoltà attraversate dal settore automobilistico. Secondo i dati Acea, il mercato ha registrato nel 2025 una timida crescita (+1,8%), arrivando a 10,8 milioni di unità. Mancano sempre 3,5 milioni di auto rispetto ai livelli pre-pandemia, ovvero un calo del 16% rispetto al 2019. Certo, c'è un incremento, ma i numeri sono specchio di un'industria che deve ancora recuperare i ritmi e di come la transizione avvenga in un contesto di volumi compressi.



Pietro Teofilatto, Aniasa

SERVE UNA POLITICA NUOVA

Forti trasformazioni sono comunque in atto, anche se con dinamiche differenti. Da un lato la quota di mercato combinata delle auto a benzina e diesel continua a ridursi, adesso è al 35,5% (era al 96% nel 2015 e al 75% nel 2020); dall'altro la declamata diffusione massiva dell'elettrificazione è ancora da verificarsi: nel 2025 sono state infatti vendute 1,8 milioni di auto a batteria, il 17,4 % del totale. Leader delle alimentazioni è diventato l'ibrido nelle sue varie declinazioni, quasi il 44% del totale, con le plug-in arrivate vicine al 10%. Appare invece solidificato il business dei veicoli commerciali, dove il gasolio continua con il suo 82% ad essere l'alimentazione preferita. Negli ultimi mesi, pressata anche dai 900mila posti di lavoro persi nella filiera tra il 2020-2024, l'Unione sembrerebbe orientata verso una nuova strada, diversa da quella

tracciata con il lancio del Green Deal nel 2019.

Allora si enfatizzavano politiche per contrastare la crisi climatica e per rilanciare la competitività nella sostenibilità. Si stabiliva a priori, senza considerare la realtà produttiva, un aumento esponenziale dell'elettrico e la messa al bando dell'endotermico entro il 2035. Adesso, di fronte ai ridotti risultati della rivoluzione Green, si punta ad una transizione più graduale e meno onerosa, con politiche più flessibili. Il Piano d'azione per l'automotive della Commissione cerca di rispondere a queste esigenze, allentando il tema multe per le case e aprendo la porta ai così detti *eco-fuels*, ma senza intervenire sul divieto di vendita di veicoli endotermici dal 2035.

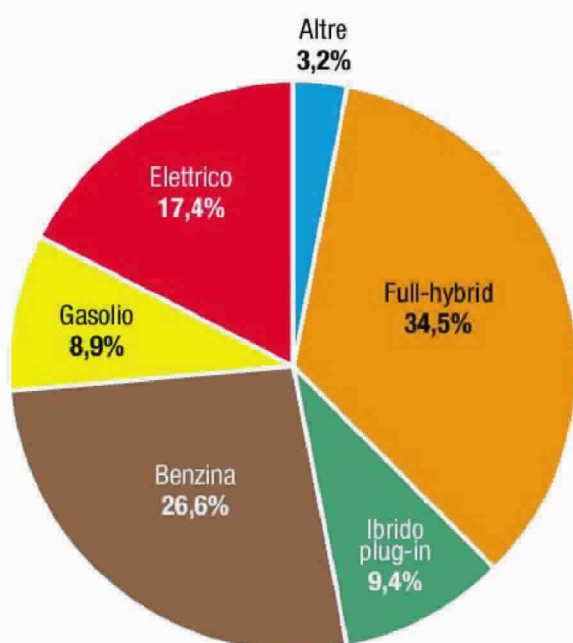
ESISTE IL MERCATO. MA, ANCHE, IL CLIENTE

La regolamentazione di Bruxelles e le varie incertezze dell'industria hanno quindi ingessato il mercato, ridimensionando un comparto manifatturiero tra i più strategici, generando una crisi di competitività senza precedenti.

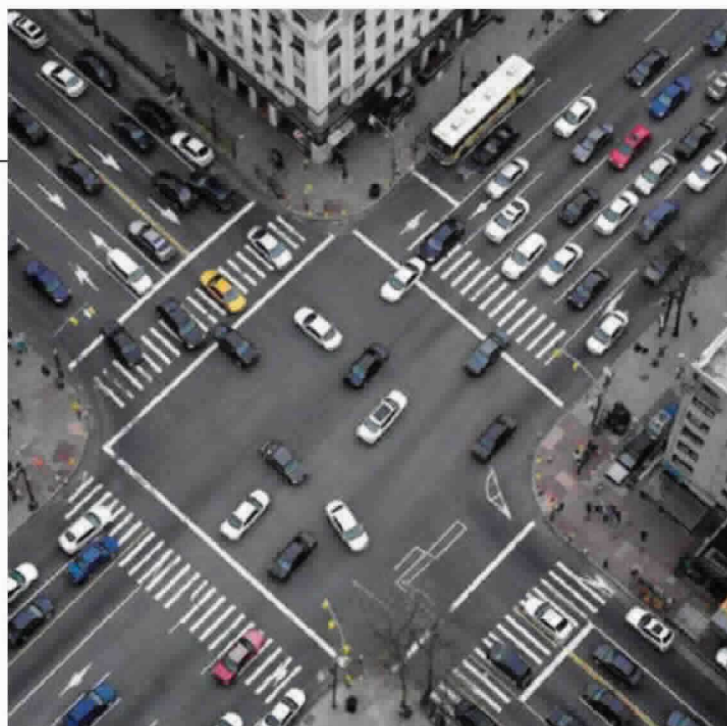
Le Case hanno fatto un insensato errore di marketing: è stata data la precedenza alla politica e alle quotazioni in borsa, dimenticandosi del cliente e pensando che il contenimento della CO2 fosse raggiungibile nello stesso modo per tutti e per ogni categoria di auto.

Il settore ha però bisogno di una vera scossa, prima di essere fago-

Autovetture in UE 2025 per alimentazione



Fonte: ACEA



FOCUS

POLITICA ED ECONOMIA

degli acquirenti". E stemperano gli obiettivi di elettrificazione.

LA PROPOSTA SULLE FLOTTE AZIENDALI

L'Unione Europea deve resettare gli obiettivi, ma, paradossalmente, le ultime novità normative sembrano indirizzate a ritardare l'auspicato colpo di acceleratore.

Aniasa, insieme a Leaseurope – la Federazione Europea delle Associa-

citato dalle importazioni di auto elettriche cinesi passate nel 2019-2025 dallo 0,4 al 5,3%. Mentre Germania e Italia reclamano un'alleanza strategica per il "Made in Europe", con una strategia industriale più incisiva ed elastica, assistiamo a situazioni che confermano la complessità del crocevia-rotatoria dell'industria automotive europea.

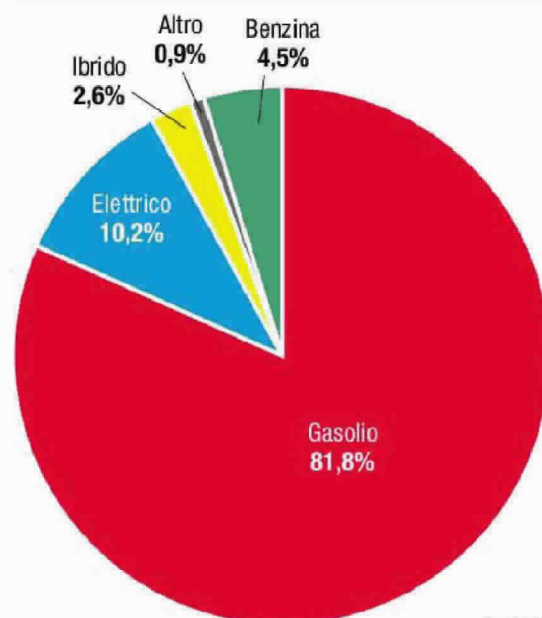
FLOP GIGAFACTORY E SVALUTAZIONE INVESTIMENTI

La prima riguarda il sogno di una dorsale europea autonoma per la produzione di batterie elettriche per auto. Iniziata 10 anni fa, sembra ora incrinata tra ritardi e cancellazioni: le gigafactory vedono un sostanziale

ridimensionamento rispetto agli obiettivi iniziali, vanificati dal protagonismo di Cina e Stati Uniti. L'altra sono le misure di svalutazione degli investimenti sulla mobilità elettrica, pari a 50 miliardi di euro. Decisioni che derivano dalla necessità di correggere le previsioni di ammortamento degli investimenti in tecnologie e impianti produttivi, a fronte di vendite inferiori alle aspettative iniziali e di costi di produzione più elevati.

I vertici di varie case auto, riconoscono che le svalutazioni sono dovute al "costo della sovrastima del ritmo della transizione energetica che ha allontanato dalle esigenze, dalle possibilità e dai desideri reali

LCV in UE 2025 per alimentazione



Fonte: ACEA

Mercato Italia: immatricolazioni vetture a noleggio per alimentazione 2021-2025

Alimentazione	2021	2022	2023	2024	2025
Endotermico (*)	195.192	198.261	237.309	191.698	177.440
Ibrido (senza spina)	86.491	114.469	159.663	165.090	193.195
PHEV	32.478	37.887	36.703	24.902	54.934
BEV	19.258	14.522	19.881	18.905	28.323
Totale	333.419	365.139	453.556	400.595	453.892
Quote %	2021	2022	2023	2024	2025
Endotermico (*)	59%	54%	52%	48%	39%
Ibrido (senza spina)	26%	31%	35%	41%	43%
PHEV	10%	10%	8%	6%	12%
BEV	6%	4%	4%	5%	6%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

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

Mercato Italia: immatricolazioni LCV a noleggio per alimentazione 2021-2025

Alimentazione	2021	2022	2023	2024	2025
Endotermico (*)	49.085	42.726	62.634	65.678	61.318
Ibrido (senza spina)	4.147	8.055	6.274	5.505	4.900
PHEV	186	189	661	59	264
BEV	2.605	2.455	3.779	2.043	4.354
Totale	56.023	53.425	73.348	73.285	70.836
Quote %	2021	2022	2023	2024	2025
Endotermico (*)	88%	80%	85%	90%	87%
Ibrido (senza spina)	7%	15%	9%	8%	7%
PHEV	0%	0%	1%	0%	0%
BEV	5%	5%	5%	3%	6%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

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

zioni delle Società di Leasing, di cui, per l'Italia, la stessa Aniasa, oltre ad Assilea - ha già espresso in sede consultiva - a livello UE e nazionale - totale contrarietà sulla proposta della così detta decarbonizzazione delle flotte. Anche il Parlamento italiano ha giudicato inadeguate le condizioni di Bruxelles, che rischiano addirittura di nuocere agli obiettivi prefissi. Ma la Commissione ha ritenuto di confermare i parametri adottati e la proposta sta iniziando il suo percorso al Parlamento europeo.

CHE COSA È PREVISTO?

Nel riconoscere alle flotte il ruolo primario nell'introduzione di veicoli a zero o basse emissioni e di promozione del relativo usato, la proposta introduce tuttavia per la prima volta obiettivi nazionali vincolanti per ciascuno Stato membro. Per l'Italia è stabilito che dal 2030 almeno il 45% delle nuove immatricolazioni di auto aziendali sia ad alimentazione elettrica, mentre la quota complessiva di veicoli BEV e a basse emissioni (inferiori a 50g/km) dovrà raggiungere il 69%. Dal 2035 gli obiettivi saranno ancora più stringenti: 80% BEV e 95% BEV + veicoli a zero o basse emissioni. Analoghe misure sono previste per gli Lcv con obiettivi di minori aliquote.

I target si applicano solo per le grandi imprese: occorre superare almeno due dei seguenti parametri: bilancio superiore a 20 milioni di euro, stato patrimoniale superiore a 40 milioni e oltre 250 dipendenti. Le PMI sono escluse, anche se subiranno indirettamente gli effetti della trasformazione del mercato.

In aggiunta la Commissione propone il divieto di fornire qualsiasi sostegno finanziario per l'acquisto, il leasing, il noleggio, la vendita a rate e la gestione di veicoli aziendali diversi dai veicoli a basse o zero emissioni prodotti nell'UE a partire dal 2028.

PERCHÉ ANIASA DICE DI NO

A distanza di 5 anni dalla reale apertura del mercato ai veicoli elettrici, la relativa ricaduta sulle aziende, sebbene in crescita, è ancora molto lontana dalle quote stabilite. Pur considerando la progressiva commercializzazione di nuovi modelli e l'implementazione della rete di ricarica, si tratta di obiettivi irrealizzabili, che richiederebbero aumenti annui impensabili.

Inoltre, sebbene formalmente presentata come un'iniziativa per le aziende, l'ambito di applicazione - riguardando l'immatricolazione dei veicoli piuttosto che il loro uso effettivo - si estende automati-

camente a tutti i consumatori. Si tratta di un approccio che nei fatti supera il contesto di ciò che viene definito "grandi flotte aziendali" ed include i veicoli dei consumatori e delle PMI nel loro ambito di applicazione, ogniqualvolta siano noleggiati, finanziati o concessi in leasing.

Infine, ed in totale contraddizione con gli obiettivi del Green Deal, la proposta opererebbe come un divieto indiretto e accelerato per i veicoli endotermici ben 5 anni prima dell'eliminazione graduale oggi concordata per il 2035 e in un momento di attiva rivalutazione politica di tale obiettivo. Il noleggio, che vale oltre i 2/3 delle auto aziendali, è il principale interfaccia tra la reale domanda del mercato e l'intera filiera auto, dalla produzione alle reti di vendita. Una illogica penalizzazione delle flotte, solleciterebbe aziende e driver a mantenere più a lungo possibile in uso i veicoli endotermici.

Il contraccolpo per tutto il comparto sarebbe imprevedibile con un continuo calo di immatricolazioni e una forte scarsità dell'usato. Aniasa propende per una revisione radicale che escluda il noleggio dall'ambito di applicazione e, in ogni caso, da misure che tutelino le aziende dalle variazioni dei valori residui e sostengano l'usato.