

Indice Articoli ANIASA

13 Settembre 2025

ANIASA

01/09/2025	FLEET MAGAZINE	ENNESIMO AUTUNNO CALDO PER LE FLOTTE	Pag. 2
01/09/2025	FLEET MAGAZINE	ALLACCIAMOCI ALLA SPINA	Pag. 4

FOCUS

MERCATO

ENNESIMO AUTUNNO CALDO PER LE FLOTTE

di Pietro Teofilatto

Nell'incertezza di quello che potranno eventualmente comportare i dazi USA sulle politiche della Commissione EU ed i riflessi sulla filiera automotive, solo per citare gli aspetti macro, i temi e le questioni aperte sono tante, a livello europeo e nazionale, spesso interlacciate, specie a livello fiscale.

LA DECARBONIZZAZIONE DELLE FLOTTE IN EU

Per il loro elevato turn over le flotte sono state sempre state green, e gli Uffici di Bruxelles mirano ad utilizzare il comparto, oggi principale pilastro del mercato, per accelerare la transizione nel quadro del Piano d'Azione per l'automotive.

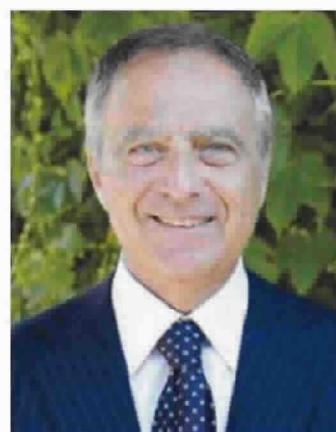
Il documento "Decarbonise Corporate Fleet", stimolare la domanda di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali, è stato esaminato a giu-

La stagione in arrivo si preannuncia ad alta velocità per il noleggio e le flotte aziendali

gno dai vari Stati unionali ed il Parlamento italiano è stato chiaro, sentito anche il parere Aniasa. Servono proposte realistiche, che portino sul serio alla riduzione delle emissioni di CO₂, e che considerino la sostenibilità industriale, superando profili eccessivamente teorici e regolamentati. Per l'Italia è necessario non puntare solo sull'elettrificazione delle flotte, ma applicare, soprattutto in questo importante canale, il principio della neutralità tecnologica.

APERTA LA CONSULTAZIONE PUBBLICA

Anche Leaseurope è intervenuta sul tema. Con nota di fine luglio scorso diretta ai vertici della Commissione,

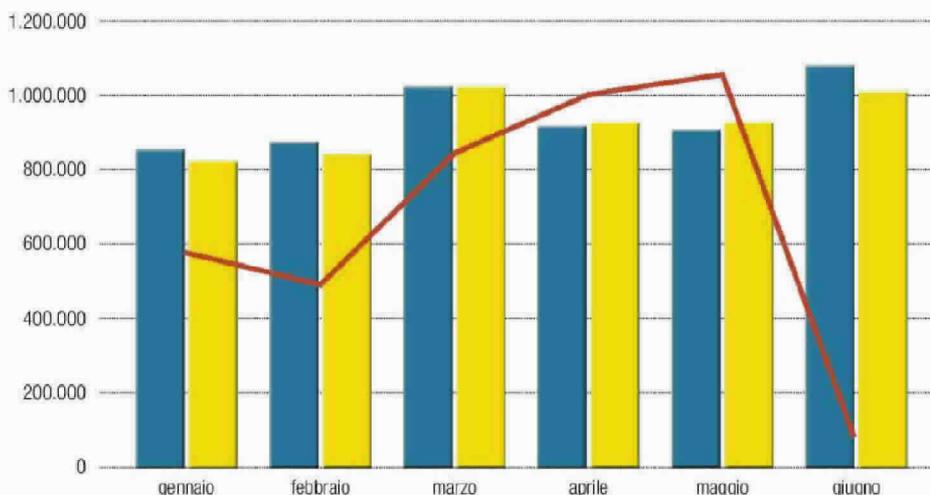


Pietro Teofilatto, Aniasa

la federazione europea ha espresso forte preoccupazione per eventuale obbligo generalizzato di acquisizione di veicoli elettrici da parte delle aziende e delle società di noleggio. Un orientamento definito "precipitoso e contrario ai principi di competitività", con ulteriori pesantissimi danni all'intera filiera automotive europea. Sono invece necessarie più ampie valutazioni e test di impatto, evitando decisioni affrettate. La risposta è stata rapida, considerando che Ursula von der Leyen ha promesso una proposta di direttiva "entro fine anno". Ad agosto è stata infatti avviata la consultazione pubblica per raccogliere contributi rimasta aperta fino all'8 settembre a stakeholder e cittadini: i risultati sono di imminente divulgazione. Sembrerebbe respinta l'assurda ipotesi circolata sulla stampa euro-



Immatricolazioni UE - Primo semestre



Fonte: Aniasa su dati Dataforce

FOCUS

MERCATO

pea di un divieto per flotte e società di noleggio di immatricolare dal 2030 vetture endotermiche e ibride. Aniasa ha espresso in più sedi la totale contrarietà nei confronti di una simile iniquità. Costringendo ad acquisire esclusivamente vetture elettriche, non si favorirebbe la transizione ecologica, né la riduzione delle emissioni di CO₂, ma si spingerebbero aziende e privati a mantenere più a lungo le proprie auto, rallentando l'immissione sul mercato di mezzi più sostenibili e sicuri. Un obbligo anticipato al tutto elettrico per il settore delle flotte creerebbe una grave distorsione sul mercato tra soggetti privati e aziendali, con il rischio di un radicale cambiamento nelle modalità di approvvigionamento dei veicoli.

FISCALITÀ PER LE FLOTTE: IL RIEQUILIBRIO IN EU?

Bruxelles ha fatto sapere che potrà valutare l'introduzione di target nazionali e incentivi, anche fiscali, per rendere green le flotte aziendali. Ancora incerto se si tratterà di target obbligatori a livello di Stati membri, singole imprese o flotte. Un complesso che vale comunque 3,3 milioni di immatricolazioni nei 5 maggiori Paesi EU, ma con livelli di penetrazione dell'elettrico differenti ed in ogni caso inferiori alle previsioni. La fiscalità, lo ripetiamo tutti, è il miglior volano per supportare gli obiettivi legislativi. E quest'autunno abbiamo in Italia appuntamenti decisivi proprio in quest'area.

Partiamo dall'Iva, l'imposta comunitaria per eccellenza. A fine anno scadrà un ulteriore triennio di proroga del regime in deroga concesso all'Italia: dal 2007 la detraibilità dell'Iva è ridotta al 40%. Per arrivare alla deducibilità dei costi aziendali: l'attuazione della legge delega sulla riforma tributaria prevede un riequilibrio dei costi parzialmente deducibili. In attesa si continua a dedurre (e dal 1998!) con una soglia di valore inferiore del 70% rispetto a quello medio attuale e con percentuali limitate al 20-40%, quando in Europa si deduce il 100%.

Cosa farà il governo? Si atterrà ad eventuali direttive EU e ridurrà la pressione fiscale sulle flotte aziendali elettrificate? Servono decisioni. L'esperienza di misure come il c.d. superammortamento nel 2016-2017 ha dimostrato, dati Istat e MEF, il forte ritorno in termini di maggiori entrate erariali, arrivate al 300% del loro costo. Misure che fecero aumentare le immatricolazioni di auto aziendali del 22% all'anno e che produrrebbero oggi un impatto decisivo per risollevare il grigio mercato automotive.

E' evidente che il maggior rischio di dotarsi di flotte elettriche (basti pensare alle incertezze sui valori residui) deve essere bilanciato da strumenti finanziari e tributari che supportino la domanda, che dovrà essere volontaria e non diretta dall'alto. Di fronte ad atti e passaggi a livello europeo in tema fiscale sorge la necessità di risposte da parte

del MEF. Risposte che dovranno essere sagge e lungimiranti, compresa anche una revisione ponderata della disciplina del fringe benefit.

ARRIVANO GLI INCENTIVI PER L'ELETTRICO

Annunciati più volte, sembra che a fine estate vedrà la luce il decreto interministeriale con criteri e modalità di concessione degli incentivi previsti dal PNRR. L'agevolazione riguarderebbe l'acquisto di un veicolo elettrico, ma previa rottamazione di un veicolo termico. Tra i soggetti beneficiari vi sono sia le persone fisiche (in base all'Isee), residenti in "aree urbane funzionali", ossia le città e le relative aree di pendolarismo, sia le microimprese per l'acquisto di veicoli commerciali. Le risorse sono complessivamente pari a circa 600 milioni e saranno attivabili attraverso una nuova piattaforma informatica. Al momento resterebbe preclusa la possibilità di rottamare e quindi di noleggiare. Sembra che si proceda a corrente alternata e discontinua, come se ci si dimenticasse che il settore ha rappresentato nel primo semestre 2025 il 30 % del mercato e che oggi circolino quasi 1,5 milioni di veicoli in locazione. D'altra parte in autunno diventerà operativo, era ora, il c.d. NLT sociale, gestito sotto gli aspetti generali dall'ACI. Sarà questa un'esperienza significativa, prodromica di un nuovo approccio alla mobilità. Serve innovazione nell'automotive ed il noleggio ha tutte le carte per giocare il ruolo più importante.

Le auto elettrificate dei Top 5 mercati europei

	2024			2025		
	BEV	PHEV	HEV	BEV	PHEV	HEV
Germania	12,5%	6,1%	24,7%	17,7%	9,9%	28,5%
Regno Unito	16,6%	8,1%	34,9%	21,6%	10,3%	38,0%
Francia	17,3%	8,1%	30,7%	17,6%	5,8%	44,7%
Italia	3,9%	3,3%	38,9%	5,2%	5,2%	44,2%
Spagna	4,7%	5,7%	35,7%	7,6%	9,2%	41,6%

Fonte: Aniasa su dati Dataforce

Editoriale

ALLACCIAMOCI ALLA SPINA!

Eno, non è perché le flotte stanno diventando tutte elettriche – anche se dalla Comunità Europea si vaticina un obbligo in tal senso per il futuro, come ci racconta il nostro Pietro Teofilatto su questo numero... –, ma perché, naturalmente anche grazie alle nuove aliquote dei fringe benefit introdotte con la nuova legge di bilancio (con un posticipo di entrata in vigore al 30 giugno) vengono premiate, oltre che le full electric, anche le ibride plug-in. Tecnologia questa più volte attaccata da molti anche su queste colonne: “hanno autonomie ridicole”, “una volta scarica la batteria i consumi vanno alle stelle”, “hanno batterie da mobile phone”, ricordo di Fleet manager e addetti ai lavori parlare così delle prime plug-in hybrid che, malauguratamente per qualcuno, alcune Case hanno “rifilato” ad alcune flotte. Perciò abbiamo voluto vederci chiaro parlando di auto con a bordo questa tecnologia cercando di provarne il più possibile, o facendone provare ai voi Fleet Manager, com'è successo con la Cupra Terramar in questo numero nella rubrica di grande successo Fleet Manager Test Drive. Per toccare con mano che le plug-in hybrid di seconda generazione – in parallelo, seriale, super hybrid o quant'altro – hanno ormai raggiunto autonomie in solo elettrico da record, fino a 150-200 chilometri. Con velocità di ricarica degne di una... full electric. Ma non ci siamo fermati qui, perché nella nostra

recente survey presentata in anteprima allo scorso Fleet Motor Day di Roma voi Fleet manager vi eravate mostrati preoccupati di un'impennata dei costi con questa nuova doppia tecnologia; dai canoni alla manutenzione. Ecco quindi che il nostro super-esperto Fabiano Polimeni ha indagato tra meccanici e società di noleggio e il responso è... “scampato pericolo”, come abbiamo titolato il Primo Piano scritto da Fabiano. Almeno al momento le plug-in hybrid non presentano canoni molto più alti delle corrispettive termiche (o elettriche), grazie anche a costi di manutenzione allineati alle altre motorizzazioni. Anche se sui valori residui qualche preoccupazione c'è... Ma presto lo chiederemo alla neonata associazione di Fleet e Mobility manager di cui diamo notizia in questo numero, quella Best Mobility nata con lo scopo di valorizzare e sviluppare il ruolo del gestore delle flotte aziendali all'interno delle imprese sul tema della mobilità. Così come i corrispondenti Travel manager di BT Lounge fanno per i viaggi d'affari all'interno delle aziende. E, naturalmente, continueremo a provare plug-in hybrid ma, anche, full electric, full hybrid, e perché no ancora qualche diesel in quel percorso di neutralità tecnologica che, forse dopo scandali, crisi di mercato e quant'altro, forse la politica (essi, con la p minuscola...) ha deciso di perseguire. In ogni caso: allacciamoci a spina! Buona Lettura!

alberto.vita@sumopublishing.it

Fm