

Indice Articoli ANIASA

18 Novembre 2025

ANIASA

01/11/2025	FLEET MAGAZINE	IN AUTUNNO CADONO... GLI EVENTI	Pag. 2
01/11/2025	FLEET MAGAZINE	L'UNIONE FA (ANCORA) LA FORZA?	Pag. 3
01/11/2025	FLEET MAGAZINE	LA TRANSIZIONE È PARTITA! ED È SEMPRE PIÙA NOLEGGIO	Pag. 4
01/11/2025	FLEET MAGAZINE	SALTO IN ALTO	Pag. 7

IN AUTUNNO CADONO... GLI EVENTI

Grande successo della seconda edizione di Fleet Pro, il nostro evento sui Veicoli Commerciali Leggeri, tenutosi proprio mentre eravamo in chiusura di questo numero all'Autodromo di Modena e di cui potrete leggere un report nella prossima uscita. Ma già su questo numero potete leggere le risultanze della Survey che abbiamo realizzato è che è stata anche il *fil rouge* della giornata modenese, sviluppatasi in una presentazione che ha visto un confronto dei nostri dati e di quelli di mercato nella Sala plenaria, alla presenza del Direttore dell'Area Fisco di Aniasa – nonché un nostro contributor, leggere articolo a pagina 63 – Pietro Teofilatto e del Managing Director di BPA, il noleggiatore di Casa Lactalis. Giornata proseguita con la consueta mostra di veicoli e servizi nel piazzale dell'autodromo e con tre sessioni formative nei box, dedicati all'Arte di Allestire, All'avvio della elettrificazione delle flotte di LCV (anche se continua a dominare il Diesel...) e alla Gestione delle flotte con la Telematica. Di cui potrete leggere alcuni trend nel Primo Piano di questo numero. Dedicato proprio alla nostra Survey. Ma con l'autunno si sono moltiplicati gli eventi che ci hanno visto in qualche modo coinvolti. Organizzato sempre dal nostro spin off LabSumo, in collaborazione con l'associazione di Travel e mobility manager Best Mobility, siamo andati – ancora! – a Modena, presso un nuovo concessionario del Tridente (ebbene sì, se ne aprono ancora di Concessionari!) e al Museo Ferrari, per parlare di tutta la filiera delle Galassia Stellantis che si occupa di noleggio, in One Solution! Ma i colleghi Luca Zucconi, che ha moderato un

interessante Panel sul mondo del noleggio per Lombarda Motori (pag. 36), e Marina Marzulli, che ha partecipato allo "sbarco" di F.lli Giacomel a Milano, con un nuovo showroom Audi in zona Scalo di Porta Romana (pag. 25), hanno testimoniato come i Concessionari sono finalmente tornati al centro del settore auto. Grazie anche, e soprattutto, al Noleggio, come abbiamo scritto anche nello Speciale Mobility Hub nel numero 215. E che raccontiamo ogni giorno sul sito dedicato a questo mondo, ovvero DealerLink. Abbiamo poi partecipato al Program Campus, un incontro che ogni anno il noleggiatore fiorentino organizza per incontrare clienti e prospect. Naturalmente siamo andati anche al Salone di Torino, come intitolammo l'anno scorso, sempre più Provincia di Shanghai (pag.18). Anche se, quest'anno, c'è stata una reazione delle Case europee. E di quella di casa in particolare. Oltre ad esserci stata la presa di posizione delle Associazioni di categoria del settore riunite, per cercare di smuovere il Governo contro la crisi dell'auto. Reazione di Case europee che si possono leggere anche nelle parole del neo-numero uno di Renault Italia, Sébastien Guigues, da noi intervistato (pag. 10), come abbiamo fatto anche con Marco Santucci, ex numero uno di JLR Italia, ora però deus ex machina dello sbarco del colosso cinese Geely in Italia (pag.22). Insomma, lavoriamo in un settore che continua a cambiare. E che non molla. Lo vediamo anche e soprattutto nei tanti eventi a cui abbiamo partecipato. E, che, a seguito delle richieste e delle esigenze dei Fleet e Mobility manager, anche noi continuiamo a organizzare. Buona Lettura!

EVENTI

SALONE DI TORINO 2025

L'UNIONE FA (ANCORA) LA FORZA?

di Giulia De Felice

Al Salone dell'Auto di Torino 2025, nella cornice austera di Palazzo Reale, l'industria italiana dell'automotive ha provato a ricompattarsi contro la crisi del settore. Non per presentare nuovi modelli o concept futuristici, ma per lanciare un appello politico: "Rilanciare l'automotive è una priorità nazionale." A firmarlo sono le sei principali sigle del settore – Unrae, Aci, Anfia, Aniasa, Federauto e Motus-E – che per la prima volta si muovono con un'unica voce. Un gesto inusuale in un mondo spesso diviso da interessi contrapposti, che nasce da una consapevolezza condivisa: l'Italia dell'auto è in crisi profonda. Le immatricolazioni restano ben sotto i livelli pre-pandemici, la produzione interna arretra, e il parco circolante continua a invecchiare: oltre la metà delle vetture sulle nostre strade ha più di dieci anni. Sul fronte della transizione ecologica, poi, la distanza dall'Europa è abissale. Le auto elettriche coprono appena il 4% del mercato nazionale, contro una media europea quattro volte superiore. "Non è solo una crisi industriale, ma culturale," ha detto **Roberto Pietrantonio**, neopresidente Unrae. "L'automobile è parte del nostro modo di vivere e di creare. Se arretra lei, arretra anche il Paese."

SEI LINEE D'AZIONE PER RIPARTIRE

In questa circostanza, le sei associazioni hanno presentato una lettera congiunta indirizzata al Governo e al Parlamento, in

cui indicano sei priorità considerate "un piano minimo per rimettere in moto il sistema".

Al primo posto la stabilità degli incentivi, da rendere strutturali e non soggetti a rifinanziamenti intermittenti. Poi un piano nazionale per le infrastrutture di ricarica, oggi ancora disomogeneo sul territorio.

La terza priorità riguarda la fiscalità dell'auto aziendale, da riformare per allinearla agli standard europei e favorire il rinnovo delle flotte. Quarta, la tutela della filiera produttiva, composta da migliaia di piccole e medie imprese che rischiano di scomparire sotto il peso della transizione.

Chiudono due temi spesso trascurati: la chiarezza verso i consumatori, che necessitano di regole semplici e durature, e la valorizzazione culturale dell'automobile, intesa non come nemico dell'ambiente, ma come simbolo di innovazione e libertà.

"PARLARE CON UNA SOLA VOCE"

L'immagine dei rappresentanti di tutte le sigle seduti allo stesso tavolo ha colpito per la sua forza simbolica. Dopo anni di divisioni e recriminazioni, il messaggio è chiaro: l'unica via per salvare il comparto è l'unità. "Abbiamo scelto di parlare con una sola voce," ha spiegato Pietrantonio. "Il tempo dei distinguo è finito. Se

non costruiamo una strategia condivisa, l'Italia diventerà un mercato di consumo, non più un polo di competenze." Le associazioni chiedono al Governo un tavolo permanente di confronto, non come gesto di protesta, ma come proposta di collaborazione. "Ci mettiamo a disposizione," ha aggiunto Pietrantonio, "perché ogni mese perso pesa come un anno."

L'URGENZA DELLA TRANSIZIONE

L'appello arriva in un momento decisivo. L'Europa corre verso la mobilità a zero emissioni, i grandi costruttori accelerano sull'elettrico e l'Italia rischia di restare ai margini. Gli incentivi cambiano a ogni legge di bilancio, le infrastrutture crescono a macchia di leopardo e la domanda resta debole. Eppure l'automotive continua a rappresentare oltre il 10% del PIL nazionale e a garantire occupazione a più di un milione di persone. Un peso economico e sociale che da solo basterebbe a giustificare una strategia stabile e di lungo periodo. La proposta delle associazioni è chiara: un tavolo permanente con Governo e Parlamento per dare continuità alle politiche industriali e monitorare i risultati. "Non vogliamo sostituirci alle istituzioni," ha precisato Pietrantonio, "ma mettere le nostre competenze al servizio del Paese, perché l'automotive non può più permettersi di restare fermo al palo."

LO SCENARIO

SPECIALE
LCV

LA TRANSIZIONE È PARTITA! ED È SEMPRE PIÙ A NOLEGGIO

Tre i punti principali evidenziati dalla nostra survey sul mondo Lcv: i veicoli commerciali leggeri sono sempre più a noleggio, come dicono anche i numeri del mercato di Aniasa, sono sempre più allestiti e....malgrado il dominio dei Diesel, si stanno introducendo in flotta anche altre motorizzazioni più green

di Alberto Vita

Le immatricolazioni di Veicoli Commerciali Leggeri chiudono i primi tre trimestri dell'anno a quota 133.622 Lcv nuovi (a -9,1% anno su anno) di cui ben 64.321 appannaggio del mondo BtoB, ovvero il 48,03%. Con il 35,99% per il Noleggio a lungo termine, il 3,99% a Breve e l'8,15% dei Concessionari e Case auto. Anche se le previsioni Dataforce stimano ancora una chiusura anno in negativo,

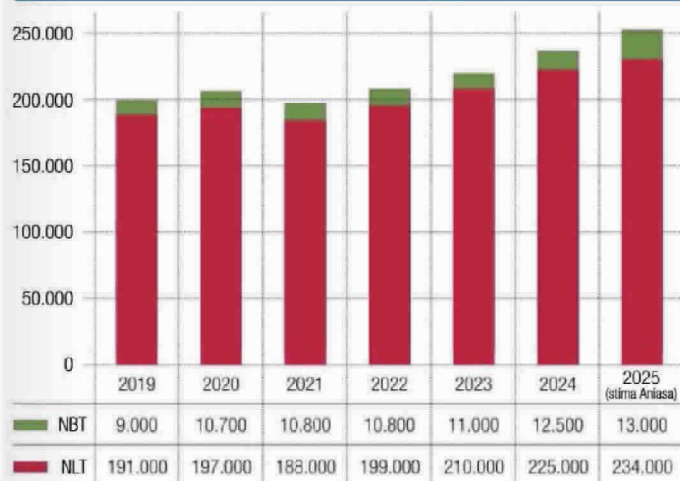
la quota di Lcv a noleggio si manterrà piuttosto alto. E questo perché alle aziende, come ci hanno raccontato anche i 41 Fleet e Mobility manager interpellati per la nostra survey Lcv, *un altro mondo?* (di cui potete leggere un lungo approfondimento nel Primo Piano di questo numero a pagina 5), preferisce avere una flotta a noleggio, ben il 78% del panel, piuttosto che di proprietà o in leasing, con l'obiettivo di ridurre

al minimo i fermi macchina e per i "soliti" motivi di miglior gestione e di non immobilizzazione di capitali.

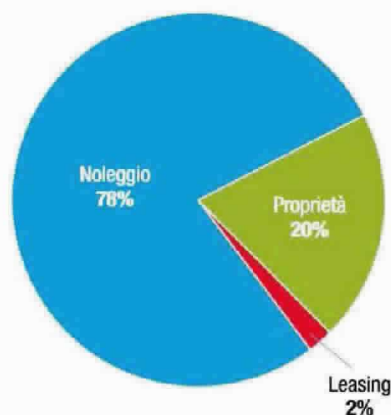
DOMINA IL DIESEL MA...

Nei Veicoli Commerciali Leggeri, il Diesel si mantiene su percentuali di valore assoluto: supera l'82% nel terzo trimestre, ma la tendenza al calo è evidente nell'anno (da luglio a settembre, invece, si è registrato un rimbalzo di +17,2%). I mezzi commerciali a benzina sono risa-

La flotta Lcv a noleggio



Lcv: modalità di inserimento in flotta

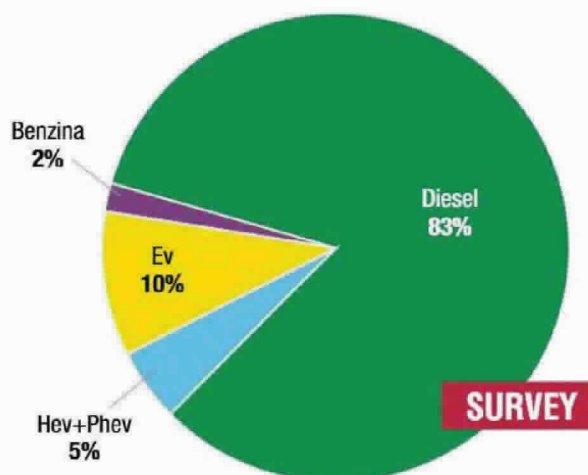
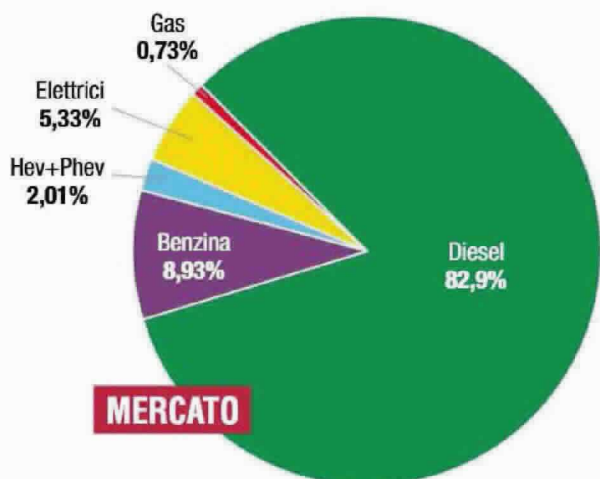


liti all'8,1% da luglio a settembre, mentre nel 2025 le immatricolazioni di questo tipo di alimentazione sfiorano il 9%. Gli "ibridi veri" valgono poco più del 2% di market share, quindi sono quasi inesistenti: circa 350 immatricolazioni nel terzo trimestre (290 full hybrid, 58 plug-in hybrid). I veicoli elettrici, infine, hanno ripreso a correre nel terzo trimestre (+285%), dopo l'accentuata flessione nel primo. Il risultato del 2025 è dunque molto positivo: +83,7%. Quest'anno sono stati targati 2.565 Bev. La quota di mercato dei veicoli commerciali a corrente è

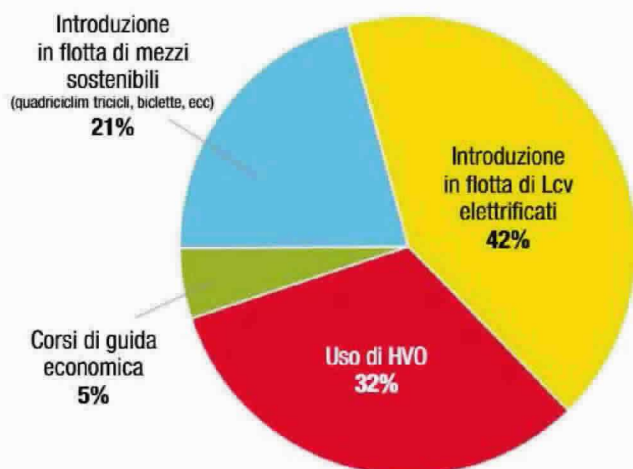
attorno al 5,3% (che sale al 7% nel terzo trimestre). Percentuali molto simili ai numeri della flotta gestita dai 41 Fleet & Mobility Manager che hanno risposto alla nostra survey, che conta oltre 39 mila Lcv. Almeno per il gasolio, con l'83% delle motorizzazioni del loro parco auto. Perché gli ibridi invece sono ben il 15% del totale, di cui il 10% full e 5% plug-in, e "solo" il 2% a benzina. Quindi la nostra survey ci ha detto che per le aziende che gestiscono importanti flotte di Lcv la transizione è partita, nel 65% dei casi. E di questi 65%, il 54% pensa a

introdurre veicoli commerciali ibridi (full o plug-in), il 31% dei van full electric, con il restante 15% che pensa a entrambe le motorizzazioni per decarbonizzare la flotta. Ma i Fleet & Mobility manager interpellati ci hanno anche detto che, al di là di inserire veicoli commerciali elettrificati, molti hanno intrapreso diverse iniziative in direzione di un business sempre più sostenibile. Utilizzando per il 32% dei rispondenti l'HVO, l'Hydrotreated Vegetable Oil (Olio Vegetale Idrotrattato), un tipo di biocarburante rinnovabile che può essere usato

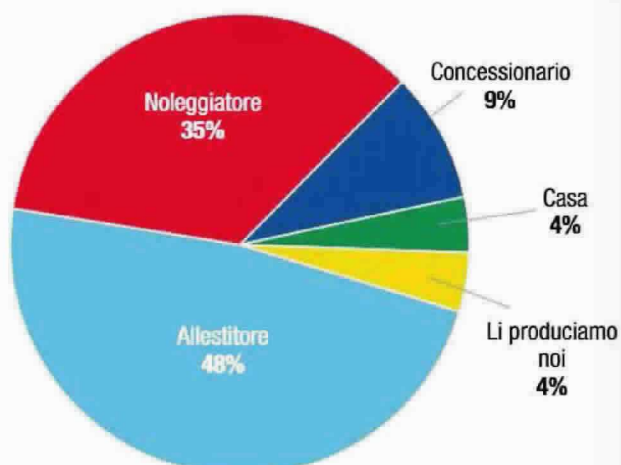
Domina il diesel, ma...



Iniziative per la sostenibilità

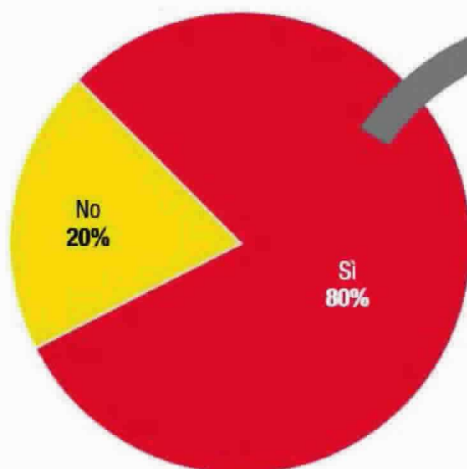


A chi vi rivolgete

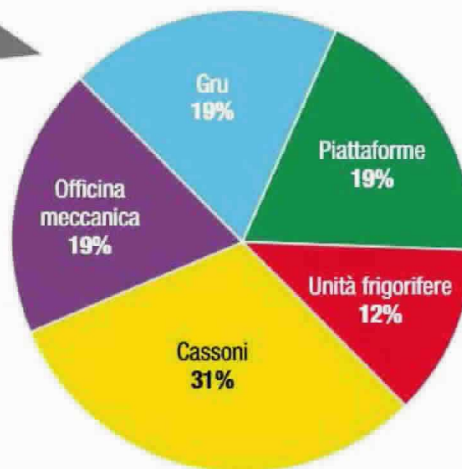


L'arte di allestire

Usate Lcv allestiti?



Quali allestimenti?



come alternativa al gasolio e che comporta una riduzione significativa delle emissioni di CO₂ e di altri inquinanti come il particolato; introducendo anche altri veicoli elettrici al posto dei furgoni, quali quadricicli, tricicli, biciclette, etc., per il 21%; e proponendo ai propri driver corsi di guida economica per minor consumi ed emissioni di CO₂, per il 5%.

VIVA GLI ALLESTITI

Un altro trend molto importante che viene evidenziato nella nostra survey è quello degli Lcv allestiti, che rappresentano ben l'80% dei Veicoli commerciali nei parchi auto dei nostri rispondenti. Allestimenti di tutti i tipi: dai Cassoni, per il 31% degli interpellati, alle Officine meccaniche, le Gru e le Piattaforme per il 19% e le Unità frigorifere per il 12%. Allestimenti che le aziende chiedono, per il 48%, agli allestitori stessi e, per il 35%, ai noleggiatori. Il 9% li richiede ai concessionari con cui lavorano e solo il 4% direttamente alle Case. Gli Allestimenti devono poi essere affidabili per il 50% dei rispondenti, mentre il 22% deve migliorare

la sicurezza dei lavoratori, per il 17% devono ridurre i costi e per il 7% devono rendere più sostenibile il mezzo. Affidabilità il più possibile assicurata anche dall'Assistenza post-vendita, tra i servizi aggiuntivi preferiti per il 46% dei F&M Manager, e dalla disponibilità dei ricambi, per il 24%, con il 21% che reputa essenziale il giusto iter omologativo dell'allestimento e con il 9% che vuole la Formazione di chi, questi mezzi, deve utilizzare. Servizi post vendita per cui il 46% degli interpellati nella nostra survey si affidano alla Rete del noleggiatore, il 25% si accorda con officine locali, il 14% si accorda con reti nazionali, mentre l'11% ci costruisce una manutenzione interna personalizzata e il 4% cerca partnership per ottenere una continuità di servizio.

GLI OPERATORI

In ambito Lcv, è Leasys a condurre le danze, con un forte aumento delle immatricolazioni (quasi raddoppiate) e con la conquista di una quota di mercato del 37,2%, superando Arval, al secondo posto. Seguono Ayvens, l'insieme dei piccoli

operatori di NLT nel trimestre – ma Volkswagen Leasing nel cumulo – con, al quinto posto, Unipol Rental. Nel Breve termine il settore dei Veicoli Commerciali Leggeri è, come sempre, molto diversificato, con i “piccoli” che dominano il mercato: in testa, con una quota di mercato che sfiora il 42%, c'è proprio l'insieme dei piccoli operatori locali. Al secondo posto il raggruppamento dei noleggi a breve delle concessionarie e delle Case Auto. Per tutti gli altri, i volumi di nuove targhe sono stati di minore rilievo nel terzo trimestre di quest'anno: Hertz, Europcar e Sixt (rispettivamente terza, quarta e quinta nella Top 5) complessivamente valgono quest'anno il 28,4% del mercato.

In ambito Lcv il Fiat Doblò è al primo posto sia nelle immatricolazioni di noleggio a privati, sia ad aziende, ma anche tra i modelli privi di iscrizione al registro dei locatari. Da menzionare nel mondo del noleggio lungo termine a professionisti e aziende anche Ford, con il suo Transit anche in versione Custom. Nello short term, invece, il modello più immatricolato del 2025 rimane sempre il Fiat Ducato.

FOCUS

MERCATO

SALTO IN ALTO

di Pietro
Teofilatto

L'asticella si è alzata ancora ed il noleggio a lungo termine, seppur con velocità minore rispetto all'ultimo triennio, si avvicina a quota 1,4 milioni di veicoli. I dati del primo semestre attestano un lusinghiero +3,1% sullo stesso periodo del 2024, che sale al 3,8% con riferimento ai primi nove mesi dell'anno. Considerando che il mercato nazionale registra contemporaneamente un asfittico -4% (peraltro fisso al -19% rispetto ad ante Covid) e che l'incidenza del noleggio a lungo termine supera oggi abbondantemente il 23%, si comprende sempre più come la mobilità ed i trasporti si posizionino su questo comparto, diventato ora vitale per l'industria ed i servizi automobilistici.

Vitale anche per la transizione, osservando come le alimentazioni classificate più ecologiche assumano via via percentuali crescenti nel circolante, a scapito dell'endotermico c.d. puro. Se i veicoli a benzina quotano stabili circa il 12-13%, il diesel continua la sua lenta strada in discesa, seppure ricopra ancora la prima posizione in classifica. Riguardo la clientela, al top sono sempre le aziende (utilizzano il 78% della flotta a noleggio), seguite dai privati (14%) e dalle PA, che adoperano il 9% del circolante NLT.

Quindi un bilancio molto positivo per il NLT, in termini di mercato, di clientela, di diffusione nella

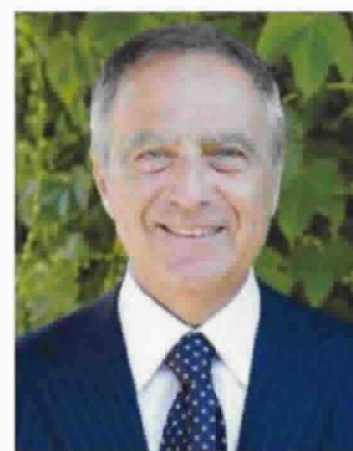
Veicoli a Noleggio a lungo termine a quota 1,4 milioni. Bene, anche se non al top le immatricolazioni. Tanti i contratti allungati

filiera automotive, con concessionari e case auto diventati da nuovi, interessati attori. Eppure il business operativo del settore, che nel 2024 ha raggiunto il fatturato record di 12,5 md di euro (+17,9% sul 2023) e annovera un florido e consolidato portafoglio pari a 260.000 clienti, sta registrando quest'anno fenomeni inconsueti.

Andando nel dettaglio, le aziende collegate alle Case enumerano maggiori volumi di immatricolazioni (+57%), mentre gli operatori indipendenti, che generalmente sono di estrazione bancaria, registrano una certa contrazione (-16%).

Probabilmente parte delle immatricolazioni delle captive potrebbero derivare da particolari politiche delle case, vuoi per fronteggiare le famose quote di mercato, vuoi per essere più adeguati all'incubo delle multe di Bruxelles, vuoi ancora per poter offrire alla clientela veicoli in tempi più rapidi rispetto alle lunghe attese dell'epoca dello shortage dei microchip.

Al di là dei complessivi indici positivi, che potrebbero essere superiori, mancano comunque all'appello della domanda potenziale del noleggio per il 2025 circa 40.000 autovetture.



Pietro Teofilatto, Aniasa

CONSEGUENZE SULLA NORMATIVA FRINGE BENEFIT

Come era stato previsto, ciò che ha influito in modo inusuale sul settore è stata l'incongrua modifica della normativa sul fringe benefit per l'auto ad uso promiscuo. Un cambiamento imposto da lobby ambientaliste, una vera potenza a livello europeo, che sono riuscite a far contraddire nei fatti le dichiarazioni di valenza del principio di neutralità tecnologica, che dall'inizio del 2024 caratterizzano il dibattito politico e di governo. La normativa, prevedendo pur apprezzabili benefici per i veicoli a zero e basse emissioni, ha peraltro inciso gravemente sul rinnovo delle flotte, aumentando del 70% i costi per le auto endotermiche ed ibride, pari all'86% della flotta a noleggio.

Flotta circolante veicoli NLT

1 sem 2024	2024	1 sem 2025	1 sem 2025 vs 1 sem 2024	1 sem 2025 vs 2024
1.278.000	1.288.000	1.330.000	3,8%	3,1%

Fonte: Fleet & Mobility

Flotta circolante NLT per canale					
Aniasa 1965-2025	1 sem 2024	2024	1 sem 2025	1 sem 2025 vs 1 sem 2024	1 sem 2025 vs 2024
Aziende	999.000	1.008.000	1.046.000	4,6%	3,8%
PA	113.000	112.000	116.000	3,1%	3,9%
Privati con codice fiscale	93.000	94.000	97.000	0,5%	0,4%
Privati con Partita IVA	73.000	74.000	71.000	-2,3%	-4,2%
totale	1.278.000	1.288.000	1.330.000	3,8%	3,1%

Fonte: Elaborazioni Aniasa su dati Fleet & Mobility

È vero che si è registrato nel settore un aumento di elettriche e di plug in ad uso promiscuo (a giugno +48% per Bev e +63% per le Phev), ma è un totale di circa 12.000 auto agevolate. Un volume che si contrappone alle quasi 40.000 proroghe di contratti NLT richiesti da driver ed aziende per rinviare nel tempo l'aumento dei costi.

Una normativa infelice, che è diventata un dazio occulto all'intera filiera automotive. Case auto, aziende di noleggio, aziende clienti, driver, Fleet e Mobility manager, concessionari, tutti insieme a studiare quale regime adottare. Sì, perché nel 2025 potranno essere applicati ben tre diversi regimi di tassazione dell'auto ad uso promi-

scuo. Una complicazione causata da incongrue politiche ambientali, che ha prodotto una riduzione di immatricolato pari al 2,7% con minor offerta nell'usato di qualità e minori entrate per lo Stato e gli enti locali di 75 milioni.

Si poteva fare meglio? Sì, come prevedere un aumento graduale della tassazione, per evitare immediati aggravii di costi per aziende e driver, contraccolpi per le aziende di noleggio e per le case auto. L'auspicio è che nella imminente legge di bilancio per il 2026, il governo possa trovare rimedio, rendendo il fringe benefit più sostenibile e coerente con la transizione ecologica. Si tratta di ripristinare, in un'ottica di neutralità tecnologica,

di premiare chi inquina meno, ma senza penalizzare eccessivamente chi percorre più chilometri per esigenze di lavoro.

La realtà dei fatti, seppure vede il noleggio come il maggior acquirente di auto elettriche e plug in, rispettivamente il 32% ed il 44% del mercato nazionale, registra una ancora forte predisposizione verso l'endotermico puro, che vale il 57% della flotta circolante, percentuale che sale all'86% con le alimentazioni ibride non agevolate.

Le auto ad alimentazione elettrica sono un grande obiettivo di Bruxelles, c'è però ancora tanta strada da fare fino al 2035. I ministri dei Trasporti di Italia e Germania hanno inviato una lettera congiunta alla Commissione EU, sollecitando un cambio di rotta sull'automotive, rilanciando la proposta di rinviare al 2040 lo stop ai motori endotermici. Un gesto che ha riacceso lo scontro tra ambizioni climatiche, incertezze sulla messa a terra degli ingenti investimenti sulla transizione elettrica, disorientamento dei consumatori, aumento della CO₂ per invecchiamento del circolante.

Le ipotesi più recenti sull'auto elettrica interamente Made in Europe, offerta attraverso la controversa formula del leasing sociale per le fasce di famiglie con minor reddito, appaiono al momento illusorie. La strada da percorrere deve essere più vicina alla realtà, più aderenti al sistema industriale e sociale europeo, al mercato.

Flotta circolante per NLT alimentazione			
	1 sem 2024	2024	1 sem 2025
Benzina	13%	12%	13%
Diesel	48%	46%	44%
GPL/Metano	1%	1%	1%
Ibride-HEV	26%	29%	30%
Ibride plug-in	7%	7%	7%
Elettriche - BEV	4%	4%	4%

Fonte: Fleet & Mobility

Immatricolazioni NLT per alimentazione			
	1 sem 2024	2024	1 sem 2025
Benzina	78.000	96.500	23%
Diesel	100.000	83.300	-17%
GPL/Metano	1.800	2.600	+43%
Ibride-HEV	19.500	20.000	1%
Ibride plug-in	12.300	20.200	63%
Elettriche - BEV	10.500	15.500	47%
	222.100	238.100	7%

Fonte: Aniasa su dati Dataforce