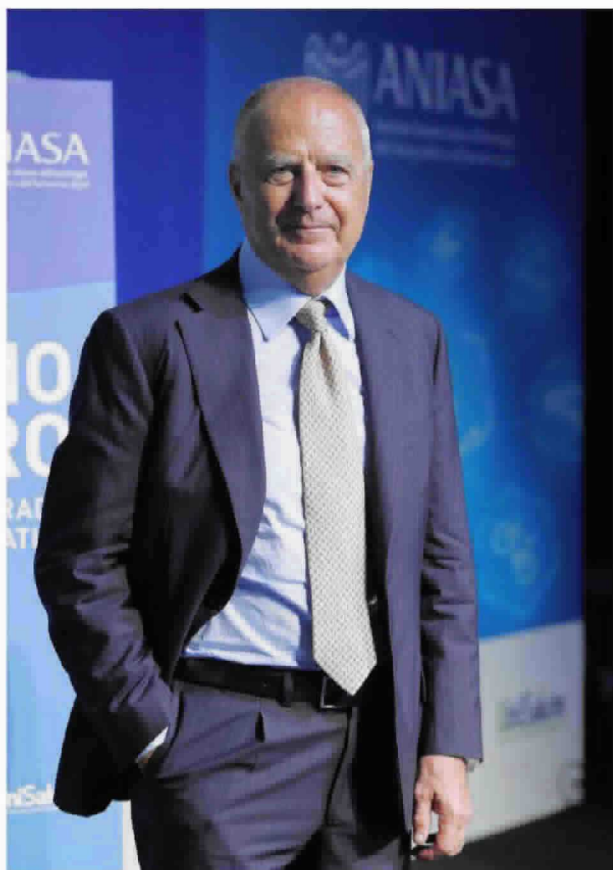


# Indice Articoli ANIASA

7 Marzo 2026

## ANIASA

|            |                   |                                                                                                                 |        |
|------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 01/03/2026 | FLEETIME MAGAZINE | QUALI INTERVENTI DI POLICY SONO<br>OGGI PIÙ URGENTI PER RIDURRE<br>L'INCERTEZZA SUL VALORE RESIDUO<br>DELLE EV? | Pag. 2 |
| 01/03/2026 | FLEETIME MAGAZINE | IL "SASSO NELLO ZAINO" DELLE PMI                                                                                | Pag. 4 |



di Redazione Milano

*Intervista**a**Pietro Teofilatto*

Direttore  
Area Fisco ed Economia  
ANIASA

## Quali interventi di policy sono oggi più urgenti per ridurre l'incertezza sul valore residuo delle EV?

È necessaria una premessa. Tra **piani d'azione, correzioni legislative e dazi all'importazione**, da anni la **Commissione UE** segue con ansia la situazione dell'automotive. Secondo i dati di **ACEA**, il mercato ha registrato nel 2025 una timida crescita (+1,8%), pari a 10,8 milioni di unità. Difettano sempre 3,5 milioni di auto rispetto ai livelli pre-pandemia, un calo del 16% rispetto al 2019.

Sono comunque in atto dinamiche differenti. La quota 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), ma leader delle alimentazioni è diventato l'**ibrido** nelle sue varie declinazioni, quasi il **44%** del totale, con le plug-in arrivate vicine al **10%**.

Mentre l'enfaticizzata diffusione massiva dell'**elettrificazione** è ancora da verificarsi: nel 2025 sono state infatti immatricolate **1,8 milioni** di auto a batteria, il **17,4 %** del totale. Il libero mercato si basa sulle scelte della clientela, che, seppur in aumento, preferisce restare in attesa e rinviare l'acquisto di una vettura BEV.

Nell'arco del trascorso quinquennio, tuttavia, bisogna rilevare come a fronte di un totale di 2 milioni di vetture immatricolate, - l'elettrico seppur con volumi crescenti - annovera un complessivo di **100mila unità**, pari al **5%**. Auto che sono state immesse nel mercato dell'usato, in un contesto di crescente commercializzazione di nuovi modelli, dotati di maggior autonomia e quindi di maggior interesse. Non solo: i prezzi delle auto elettriche stanno scendendo, sollecitati dalla concorrenza cinese, che ha ridotto i prezzi per conquistare quote di mercato anche a discapito della redditività.

Ciò si riflette inevitabilmente anche sul **valore dell'usato, reso incerto anche da un fattore che potremmo definire congenito alle nuove tecnologie, imposte dall'alto come è l'auto elettrica.**

Per dare maggiore equilibrio agli operatori, **occorrono forti incentivi all'acquisto di auto usate BEV**, come recentemente sostenuto dall'ACEA. Misure agevolative sosterebbero i prezzi di rivendita e determinerebbero stabilità dei valori residui. Incentivare l'usato sostiene l'intero mercato, riduce il rischio percepito dai primi acquirenti e dai finanziatori, riducendo i canoni di noleggio leasing e stimola la richiesta di veicoli nuovi.

## **Il nuovo ruolo del noleggio come scudo contro l'incertezza tecnologica?**

La mobilità elettrica è di certo avvincente per i motivi di novità che reca in sé, ma per molteplici motivi la sua presenza nella nostra vita quotidiana è ancora elitaria. Al di là del numero delle stazioni di ricarica, bisogna considerare che a fine 2025 **circolavano nelle nostre strade circa 350.000 auto a batteria**. Un dato positivo, ma che vale l'**1%** in relazione con gli oltre **40 milioni** di auto del parco auto italiano.

Ciò detto, il mercato si trova immerso in una **avvincente e complessa fase di transizione**. Il precedente dilemma sulla scelta **benzina-gasolio-gas/metano** è stato sostituito da una eterogeneità di nuove alimentazioni, ognuna con caratteristiche (e sigle) diversificate per l'uso.

Un panorama reso più **affollato dalle regolamentazioni del traffico locale** e, in particolare, dall'avvenuto **aumento dei costi**. La clientela preferisce procrastinare la scelta e si rivolge al noleggio, che grazie alle economie gestionali e forte del principio della neutralità tecnologica, offre mobilità a costi minori e diluiti.

Il settore assume quindi una posizione chiave, venendo incontro alla domanda di mobilità generale (parliamo di 100.000 aziende e di 35 milioni di giornate di noleggio per fini turistici), assumendosi i rischi di manutenzione, assistenza e rivendita. Un motivo in più per stabilire gli incentivi per l'usato elettrico.

# Il "Sasso nello Zaino" delle PMI

**Detraibilità al 40%:  
la zavorra fiscale  
che frena il Made  
in Italy**



Italia

**Mentre l'Europa corre  
con una fiscalità  
dell'auto aziendale  
premiante, l'Italia  
resta ancorata a  
limiti anacronistici. È  
tempo di una riforma  
strutturale, oltre la  
stagione dei bonus.**



Europa

C'è un paradosso che attraversa le zone industriali italiane in questo febbraio 2026: da un lato **chiediamo alle nostre PMI di essere campioni di sostenibilità e innovazione**, dall'altro le costringiamo a correre con un **"sasso nello zaino"** che i loro competitor europei hanno tolto da tempo. Parlo della **detraibilità IVA limitata al 40% sui veicoli aziendali**, una misura **nata come "temporanea" decenni fa** e diventata, per inerzia burocratica, un pilastro insostenibile della nostra fiscalità automotive.



## Il tramonto dei bonus, l'alba dei diritti

Il 2025 ci ha insegnato una lezione preziosa: gli incentivi all'acquisto gli **(Ecobonus)** sono come l'adrenalina; danno una spinta immediata ma l'effetto svanisce in un attimo, lasciando il mercato in crisi d'astinenza. La mia opinione, che riflette il sentire comune di molte associazioni di categoria come **ANIASA e UNRAE**, è che il 2026 debba essere l'anno del passaggio dai **"sussidi" ai "diritti fiscali"**.

Non ha senso sbloccare 1,6 miliardi per la produzione se poi il cliente naturale di quei prodotti – la piccola e media impresa – è penalizzato da una tassazione che rende il noleggio o l'acquisto di una flotta sensibilmente più caro rispetto a quanto avviene in Germania o in Francia, dove la detraibilità è spesso totale o comunque molto più elevata per i veicoli a basse emissioni.

## La fiscalità come vera leva ambientale

Superare il limite del **40%**, almeno per i veicoli a zero o bassissime emissioni, non è una richiesta di "privilegio" per le aziende, ma una strategia di politica ambientale. Se un'azienda potesse detrarre integralmente l'IVA su una **flotta elettrica o plug-in**, il beneficio economico supererebbe di gran lunga quello di un incentivo una tantum. Sarebbe una spinta strutturale, prevedibile e pianificabile nei bilanci pluriennali delle PMI.

Il rischio, se rimaniamo immobili, è una polarizzazione pericolosa: le grandi multinazionali continueranno a elettrificare grazie a economie di scala, mentre le nostre PMI resteranno con parchi auto più vecchi e inquinanti, semplicemente perché il fisco rende il rinnovo troppo oneroso.

## Un appello al pragmatismo istituzionale

In questo scenario, il dialogo con il **Governo deve cambiare passo**. Non si tratta più di chiedere **"più soldi"**, ma di chiedere **"meno vincoli"**. **Allineare la fiscalità dell'auto aziendale italiana agli standard europei** significa dare ossigeno al Made in Italy, permettendo ai nostri agenti di commercio e ai nostri tecnici di muoversi su mezzi sicuri, moderni e puliti senza dover pagare una **"tassa sull'efficienza"**.

In conclusione, **la vera sfida di fine febbraio 2026 non si gioca nei saloni dell'auto, ma nelle aule parlamentari**. La detraibilità è la chiave di volta: se la giriamo nel verso giusto, apriamo la porta a una transizione che sia finalmente sostenibile non solo per il pianeta, ma anche per il conto economico di chi produce ricchezza nel Paese.