

Noleggio auto e transizione Folonari (Aniasa): «Serve una riforma fiscale attuale»

**A capo di Aniasa, Italo Folonari elenca le priorità per una mobilità sostenibile
Il settore del nolo si conferma decisivo, ma regolato da norme da riscrivere
e il car sharing non resisterà senza un cambio di rotta da parte delle istituzioni**

■ Alessandro Caruso

Il mercato dell'auto resta debole, ma il noleggio cresce e si consolida come uno dei principali driver della trasformazione della mobilità italiana. Italo Folonari, presidente di Aniasa, indica la via da seguire: tra fiscalità, regole frammentate e obiettivi europei sull'elettrico, il settore chiede stabilità normativa e una transizione sostenibile.

Transizione graduale in Italia della mobilità dalla proprietà all'uso? Come sta la mobilità pay-per-use nel nostro Paese?

«In un mercato delle quattro ruote ancora in calo nel 2025 in Italia, il noleggio si è confermato un pilastro essenziale per l'industria automotive, consolidando una quota di mercato del 30% sull'immatricolato, con un totale di circa 525.000 immatricolazioni, oltre 50.000 in più rispetto al 2024. Un'ulteriore conferma della validità della formula che soddisfa le esigenze di mobilità cittadina, turistica e aziendale di un consumatore oggi disorientato dagli stop and go normativi degli ultimi anni, ma soprattutto da un aumento dei costi di acquisto e di gestione dell'auto che lo sollecitano, per avere certezza sui propri impegni finanziari, sempre più a preferire l'uso all'acquisto. Qualche numero serve a dare idea della portata assunta dal settore: quasi 1,5 milioni di veicoli in flotta; 33 miliardi di chilometri percorsi ogni anno; 5 milioni di contratti di noleggio a breve

termine; 33% di immatricolazioni elettriche e 55% di ibride plug-in. Il noleggio non è più un'alternativa: è uno dei motori principali della transizione verso una mobilità più moderna e sostenibile».

Car sharing, dopo la pandemia il settore sembra non essersi più ripreso, quali le cause delle difficoltà vissute nelle grandi città italiane?

«Il car sharing rappresenta il tassello più "immediato" della mobilità pay-per-use, quello che presidia il brevissimo termine. È uno strumento fondamentale per integrare il trasporto pubblico locale e ridurre la congestione urbana. Tuttavia, allo stato attuale, il modello rischia di non essere più economicamente sostenibile. Le criticità sono note e si sono consolidate nel tempo: l'assenza di un chiaro riconoscimento normativo nazionale; l'imposizione di un'IVA al 22% anziché al 10%, come servizio di supporto al TPL; regolamentazioni disomogenee da città a città, vandalismi e furti che tengono fino al 50% della flotta in manutenzione, infine un diffuso uso improprio da parte di una quota di utenti».

Il risultato?

«Operatori lontani dal break-even e costantemente in perdita. Se non si interviene con decisione, il rischio è che il car sharing resti in Italia un'esperienza solo parzialmente riuscita. Serve un cambio di passo concreto da parte delle istituzioni, nazionali e locali, per trasformare un'idea virtuosa in un servizio stabile e sostenibile».

L'auto aziendale si sta facendo strada nel nostro Paese, ma resta ancora minoritaria rispetto agli acquisti dei privati, a differenza dello scenario europeo con diversi Paesi in cui accade l'esatto contrario. Quali sono le cause?

«In gran parte d'Europa, l'auto aziendale rappresenta la quota dominante delle immatricolazioni. In Italia, invece, resta ancora minoritaria rispetto agli acquisti dei privati nonostante la crescita degli ultimi anni dovuta al noleggio che ne rappresenta il 67%. Le cause sono principalmente fiscali e normative. La fiscalità nazionale e locale continua a penalizzare le imprese italiane rispetto ai competitor europei. Inoltre, il settore del noleggio è ancora regolato da un articolo del Codice della Strada del 1992, concepito quando in Italia circolavano poche migliaia di vetture a noleggio. Oggi parliamo di una flotta di quasi 1,5 milioni di veicoli: un settore completamente trasformato, che necessita di una normativa organica, moderna e unitaria. Una riforma strutturale — dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare attenzione alla detraibilità IVA e alla deducibilità dei co-



Peso: 50%

sti – consentirebbe al comparto di svolgere pienamente il suo ruolo strategico nel rinnovo del parco auto italiano e nella sua progressiva decarbonizzazione».

L'obiettivo per il 2026?

«Il 2026 può rappresentare un punto di svolta, grazie all'appuntamento previsto dalla Legge Delega sulla riforma fiscale. L'auspicio è un allineamento dell'Italia alla media europea per rendere finalmente competitivo il sistema, con interventi in particolare sul fronte della detraibilità dell'Iva e della deducibilità dei costi di noleggio».

Un ultimo passaggio riguarda l'Europa, con l'obbligo paventato di imporre quote di immatricolazioni di elettrico per società e settore del no-

leggio a lungo e breve termine. Qual è la vostra posizione?

«Sull'ipotesi europea di imporre quote obbligatorie di immatricolazioni elettriche per flotte aziendali e noleggio, la nostra posizione è di netta contrarietà. Una transizione ecologica efficace non si costruisce con obblighi rigidi che rischiano di produrre effetti opposti. Forzare la clientela del noleggio verso l'elettrico potrebbe spingere aziende e privati a trattenere più a lungo i propri veicoli, rallentando il rinnovo del parco circolante e l'introduzione di mezzi più sicuri e meno inquinanti. Inoltre, un obbligo anticipato per il solo settore delle flotte creerebbe una distorsione tra mercato privato e aziendale, alterando le dinamiche di approvvigionamento e aggravando ulteriormente le difficoltà dell'industria automobilistica europea. La transizione deve essere graduale, sostenibile economicamente e accompagnata da politiche fiscali e infrastrutturali coerenti. Solo così potrà essere davvero efficace».

mento e aggravando ulteriormente le difficoltà dell'industria automobilistica europea. La transizione deve essere graduale, sostenibile economicamente e accompagnata da politiche fiscali e infrastrutturali coerenti. Solo così potrà essere davvero efficace».

ANIASA

è l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital. Costituita nel 1965, rappresenta nel sistema Confindustria le imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità.



Italo Folonari



Peso: 50%