

# Indice Articoli ANIASA

7 Ottobre 2025

## ANIASA

07/10/2025	SOLE 24 ORE RAPPORTI	IL PARADOSSO DEL MERCATO NLT: DATI BUONI MA DOMANDA DEBOLE	Pag. 2
07/10/2025	SOLE 24 ORE RAPPORTI	AUTUNNO RICCO DI EVENTI PER I FLEET MANAGER	Pag. 4
07/10/2025	SOLE 24 ORE RAPPORTI	NEL NOLEGGIO A BREVE L'UTILIZZO DELLA FLOTTA SALE AL 78,2 PER CENTO	Pag. 5
07/10/2025	SOLE 24 ORE RAPPORTI	NELLE FLOTTE AZIENDALI STOP AL TERMICO GIÀ NEL 2030	Pag. 6

# Il paradosso del mercato Nlt: dati buoni ma domanda debole

**Congiuntura.** Le società legate ai costruttori hanno spinto sulle immatricolazioni, mentre gli operatori indipendenti restano indietro e i clienti, frenati dal caos fiscale, preferiscono prorogare i contratti anziché ordinare nuove vetture

**Pier Luigi del Visco**

**D**opo otto mesi il mercato auto ha un buco di 50mila auto che senza il noleggio sarebbe di 76mila. Ma a parte il rent-a-car che sposta poco da un anno all'altro, che cosa c'è dentro gli acquisti del noleggio a lungo termine? Strabismo, ecco cosa.

I noleggiatori indipendenti, per lo più di espressione bancaria, sono indietro di 23mila targhe. Invece le società captive, che rispondono ai costruttori, hanno comprato 46mila auto in più, che è un rispettabile più 52% rispetto ai primi otto mesi del 2024. Ci può stare che dei 65mila privati che non hanno acquistato l'auto, rispetto all'anno scorso, ben 46mila abbiano pensato di prenderla a noleggio e, visto che il loro interlocutore preferenziale è il concessionario, abbiano finito per firmare una proposta della società di noleggio captive. Per carità, tutto è possibile. Ma è anche probabile? Tenuto conto che i noleggiatori indipendenti sono ormai molto ben radicati nella rete dei dealer, e dunque sarebbe strano che non abbiano intercettato una bella fetta di questi clienti, o presunti tali, e soprattutto che tutta la flotta Nlt in mano a privati, codici fiscali e partite Iva, era lo scorso anno meno di 170mila veicoli e in crescita di appena 6mila unità sul 2023, pare almeno improbabile che quelle 46mila macchine stiano circolando tutte in strada. Anche alla luce del bisogno estremo delle case auto di immatricolare certe vetture, onde schivare le multe Cafe per cui stanno facendo accantonamenti in bilancio, molti ritengono che quelle immatricolazioni siano km0 parcheggiati nei piazzali che la rete non riesce più ad assorbire.

Spiegato lo strabismo del Nlt, vediamo di capire le cause di questo probabile rallentamento della domanda, che si riflette non tanto nella flotta circolante quanto piuttosto nel-

le immatricolazioni: come dire, i clienti la macchina ce l'hanno e il canone lo pagano, solo non fanno l'ordine per sostituirla.

Il principale imputato è il nuovo regime del fringe benefit. Secondo l'Aniasa, associazione dei noleggiatori, si tratta di una normativa infelice, «che è diventata un dazio occulto all'intera filiera automotiva. Case auto, aziende di noleggio, aziende clienti, driver, fleet e mobility manager, tutti insieme a studiare quale regime applicare. E sì, perché nel 2025 potranno essere applicati ben tre diversi regimi di tassazione dell'auto ad uso promiscuo. Una complicazione causata da incongrue politiche ambientali, che ha indotto quasi 50mila driver a chiedere la proroga del contratto in scadenza, con minori entrate per lo Stato e gli enti locali».

Nessun dubbio, quindi, che la bufera abbia portato come sempre confusione e raffreddato il business. Però il dialogo resta aperto e lo stesso Governo, che vuole stare dalla parte delle imprese, per bocca del suo vice-premier Salvini, ha affermato a un convegno di operatori che la normativa avrebbe bisogno di una revisione. Il presidente di Aniasa, Alberto Viano, la ritiene necessaria e se l'aspetta, per rendere il fringe benefit più sostenibile e coerente con la transizione ecologica. «Il precedente regime in vigore dal 2019 era basato, in un'ottica di neutralità tecnologica, sul livello di emissioni di CO<sub>2</sub>, premiando chi inquinava di meno, ma senza penalizzare eccessivamente chi percorre più chilometri per esigenze di lavoro con auto ad alimentazioni endotermiche, anche di piccola cilindrata -ha spiegato Viano-. Oggi chi guida una supercar elettrica da 150mila euro ha un vantaggio fiscale di oltre 2.500 euro all'anno, mentre chi ha una Panda a benzina o ibrida paga 1.200 euro di Irpef, il 66% in più sul 2024».

Il fatto è che questa non è una brez-

za locale ma un vento forte che spira da Bruxelles, dove la tecnocrazia, più della politica, pare in confusione per una transizione elettrica che pensavano di poter imporre e che invece il mercato sta rifiutando, costringendo i costruttori a rivedere i piani di all-in elettrico. Costruttori che non mancano occasione per incontrare la Commissione europea per la photo opportunity di rito, ma col cappello in mano per chiedere soldi, incentivi, proroghe e quant'altro possa favorire una parvenza di ammortamento per i più improbabili investimenti. In un simile clima di si-salvi-chi-può è partita frenetica la ricerca di chi possa pagare, se non tutto, almeno una parte del conto. Transport&Environment, l'ispiratore delle politiche di mobilità sostenibile del Green deal, ha già indicato da mesi che saranno le flotte. Pertanto è solo questione di qualche giro di valzer per salvare le apparenze e poi si partirà a imporre alle imprese auto elettriche o al massimo plug in e pazienza se ciò significhi mettere a rischio l'esistenza stessa delle flotte, che potrebbero tornare all'auto del dipendente con rimborso chilometrico. I noleggiatori hanno fiutato il pericolo. «In relazione a quanto riportato nelle scorse ore da fonti autorevoli della stampa europea su un possibile divieto al 2030 di immatricolazione di vetture endotermiche e ibride per le flotte aziendali e per le società di noleggio, Aniasa esprime la più totale contrarietà nei confronti di un simile provvedimento - è scritto nella nota di commento -. Costringendo a noleggiare esclusivamente vetture elettriche, non si favorisce la transizione ecologica, né la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma si spingono aziende e privati a mantenere più a lungo le proprie auto, rallentando l'immissione sul mercato di mezzi più sostenibili e sicuri». Quindi? Aspettiamo le norme e prepariamoci a vedere imprese che ordinano e noleggiatori che comprano auto

elettriche. Con contrarietà.

**Le captive crescono del 52%, gli indipendenti perdono 23mila targhe. Ma il comparto ristagna: 50mila proroghe di contratti per il nuovo fringe benefit e piazzali pieni di km0**



# Autunno ricco di eventi per i fleet manager

## Formazione continua Il calendario

**Vincenzo Conte**

**N**ormative e fisco in continuo aggiornamento, nuove car policy e car list, implementazione della mobilità elettrica e molto altro ancora: sono molteplici le sfide che attendono i fleet manager nei prossimi mesi. Per aiutarli ad affrontare al meglio le scadenze legate al loro lavoro, non mancano una serie di appuntamenti in cui aggiornarsi sulle ultime novità. Si parte subito, già domani, con Fleet Manager Academy, nel padiglione 31 di BolognaFiere. Si tratta della venticinquesima edizione di questa manifestazione, e proprio per celebrare questa

ricorrenza gli organizzatori hanno pensato a un'edizione speciale, ricca di contenuti e di ospiti, che si apre con il confronto delle più importanti associazioni che operano nel mondo della mobilità aziendale (Unrae per

le case auto, Aniasa per le società di noleggio, Aiaga e Top Thousand per i fleet manager) e continua poi occupandosi di novità normative e fiscali, sicurezza, flotte a zero emissioni, mobilità aziendale a 360° e delle necessità delle flotte di grandi dimensioni e di quelle medio piccole. In programma anche workshop specialistici e una sessione di gioco/sperimentazione su Intelligenza Artificiale e flotte.

A fine mese (22 e 23 ottobre in Lussemburgo) ci sarà la consueta edizione annuale di Fleet Europe Days, due giorni dedicati alle flotte europee: nel primo ci sarà il Remarketing Summit,

i test drive e l'inaugurazione del Fleet Europe Village; il secondo giorno si terrà il summit sul tema "Galvanizzare la flotta" e la sera si celebrerà la consegna dei premi. In entrambe le giornate ci saranno workshop dedicati ai fleet manager, in cui si discuterà di TCO (Total Cost of Ownership), sostenibilità, dati, tecnologia e nuova mobilità.

Terzo appuntamento da segnalare è quello con la terza edizione di Accendiamo i Motori, evento organizzato da Aiaga che si svolgerà il 27 novembre a Milano. Quest'anno il titolo è esemplificativo degli argomenti che si affronteranno: "Fleet o non fleet? Il dilemma della mobilità". L'edizione 2025 sarà quindi focalizzata sui temi più rilevanti e attuali per il settore delle flotte e della mobilità aziendale, con particolare attenzione all'impatto economico, normativo e ambientale delle trasformazioni in corso.



### Tecnologia.

La quinta generazione di Kia Sportage offre un sistema costituito da 2 display panoramici curvi da 12,3" pollici e un head-up display da 10"

# Nel noleggio a breve l'utilizzo della flotta sale al 78,2 per cento

**Secondo trimestre 2025.** Il dato (in crescita di 3,4 punti percentuali sul 2024) conferma l'abilità dei noleggiatori nel tenere i veicoli in movimento

Testi a cura di  
**Alessandro Palumbo**

**G**li operatori del noleggio a breve termine hanno portato a casa un buon risultato nel secondo trimestre del 2025. Infatti, il giro d'affari è stato, secondo Aniasa, pari a 436 milioni di euro, 31 milioni in più rispetto al 2024, pari ad una crescita del 7,8 per cento. Ma se il mercato ha prodotto un ottimo risultato sul versante del valore, ciò non vale anche per i volumi. I clienti hanno noleggiato di meno: 1,3 milioni di noleggi, quasi 32mila in meno rispetto al 2024. Il decremento è stato pari al 2,3 per cento.

Probabilmente è successo che i noleggiatori o hanno previsto una domanda meno forte di quella che poi si è presentata davanti ai banconi delle stazioni, oppure hanno scelto di non acquistare un quantitativo di veicoli idoneo a rispondere ai livelli della domanda. Il risultato è stato una flotta media, cioè il numero di mezzi mediamente a disposizione per il noleggio nei piazzali, pari a 139.900, il 4,7% in meno rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente.

Nonostante ciò, i noleggiatori sono stati molto abili a contenere la contrazione dei volumi: la performance del numero dei giorni di noleggi ha registrato un decremento minimo (-0,4%). Questo grazie all'utilizzo della flotta che ha raggiunto il 78,2%, ben 3,4 punti percentuali in

più rispetto all'anno precedente. Questo indicatore fotografa l'abilità dei noleggiatori nel tenere i veicoli in movimento, quindi noleggiati, evitando che restino fermi nelle stazioni. Ogni giorno in più di noleggio, infatti, si traduce direttamente in fatturato. In altre parole, il livello di utilizzo diventa la sintesi perfetta della capacità organizzativa e commerciale delle società del settore.

Estremizzando e in parole povere possiamo concludere che durante il secondo trimestre ciascun veicolo è stato noleggiato per 70 giorni.

I clienti hanno speso di più ed hanno noleggiato per più tempo rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il prezzo ha tirato sul giro d'affari. Il ricavo per giorno di noleggio è stato nel secondo trimestre pari a 44,3 euro (+8,2%). Noleggiare un veicolo è costato mediamente al cliente 326 euro (+10,3%). Tale risultato è dovuto all'effetto combinato dell'incremento della tariffa al giorno e dall'aumento della durata media che è passata da 7,2 giorni nel 2024 a 7,4 giorni nel 2025 (+1,9%).

I clienti noleggiavano le auto disponibili e le politiche di acquisto dei noleggiatori tengono conto non solo delle preferenze dei clienti ma anche di logiche economiche. Nel secondo trimestre, infatti, le 5 auto più acquistate sono 600, 206, MG3, Avenger e Puma. Nel primo semestre, secondo Dataforce, il breve ha immatricolato 81mila vetture. Tra queste, i motori a benzina e mild hybrid si confermano leader indiscussi: nel semestre han-

no conquistato il 63%. Seguono le diesel e le mild hybrid con il 14% ma la contrazione è stata molto forte (-44%). Le full hybrid raggiungono il 13% quadruplicando le vendite. Anche le plug-in hybrid mostrano un balzo significativo: +141% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ma nonostante la crescita, la loro quota si ferma al 5%.

Sul fronte delle elettriche, la crescita è innegabile (+163%) anche se i numeri restano molto contenuti e la market share è al tre per cento. A tal proposito la stessa Aniasa è fermamente contraria alla proposta a cui sembrerebbe stia lavorando la Commissione europea di rendere le flotte aziendali solo elettriche dal 2030. Secondo Giuseppe Benincasa, direttore generale dell'associazione Aniasa, se le aziende di noleggio a breve termine fossero impropriamente ricomprese nel concetto di flotte aziendali e costrette a comprare solo auto elettriche, ciò genererebbero gravi ripercussioni sul settore e sul turismo in generale, vista la risposta negativa che i clienti nazionali ed esteri hanno dato rispetto alla possibilità di poter fruire di detti veicoli per le loro esigenze di mobilità.

Tutt'altra storia per gli acquisti di veicoli commerciali dove il diesel resta la scelta dominante con l'81% della quota. Veicoli a benzina e ibridi sono marginali. La vera alternativa ai diesel sono i veicoli elettrici che con una quota del 15% segnalano un posizionamento strutturale nel mercato.

# Nelle flotte aziendali stop al termico già nel 2030

**La svolta di Bruxelles.** La Commissione europea starebbe valutando la possibilità di anticipare di 5 anni la messa al bando per benzina e diesel

## Alberto De Pasquale

In Europa circa il 60% delle auto immatricolate in un anno è utilizzato in ambito aziendale. Sono vetture che, in media, percorrono il doppio dei chilometri delle auto personali e arrivano sul mercato dell'usato dopo appena tre o quattro anni. Bastano queste premesse per capire perché questo canale è guardato con estrema attenzione da analisti e operatori del settore, ma anche dai decisori politici, a partire dalla Commissione europea, che vorrebbe sfruttarlo per stimolare la finora lenta e disomogenea diffusione delle auto elettriche nel Continente e ridurre le emissioni dei trasporti.

Come noto, l'Unione europea ha da tempo individuato nel 2035 l'anno in cui interrompere la vendita dei veicoli nuovi con motore a combustione interna (benzina e diesel), nonostante le pressioni dell'industria, che chiede maggiore flessibilità e un percorso all'elettrificazione più aderente alle reali esigenze del mercato. Nel caso della mobilità aziendale l'obiettivo è ancora più ambizioso. Secondo quanto trapelato e ripreso nei mesi scorsi dal tabloid tedesco Bild, Bruxelles potrebbe anticipare già al 2030 lo stop al motore termico per le società di noleggio e le flotte (quindi con cinque anni di anticipo

rispetto al fatidico anno di messa al bando generale). Una svolta decisa e su una parte rilevante del mercato, che come ricordato vale quasi due terzi dell'immatricolato. Alcune realtà ambientaliste e impegnate nella promozione della mobilità elettrica hanno chiaramente accolto con soddisfazione questa possibilità, mentre in altri ambienti è scattata l'allerta. Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, ha respinto fermamente questa ipotesi, impegnandosi in prima linea per garantire che non si concretizzi.

Transport & Environment (T&E), un'organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, sottolinea che il potenziale della transizione elettrica nelle corporate fleet «è enorme, ma ancora poco sfruttato». Le aziende in Europa stanno infatti elettrificando a un ritmo appena superiore rispetto ai privati, mentre in alcuni mercati, come Francia e Germania, le auto 100% elettriche si stanno diffondendo maggiormente proprio tra i privati. Per l'Italia la quota di mercato di Bev nel canale aziendale nel 2024 è stata inferiore a quella del 2021 (4,7%, contro il 6,1% di tre anni prima): per entrambi i canali (aziendale e privato), le percentuali italiane in termini di vendita di Bev

sono tra le più basse in Europa.

Recentemente Mario Draghi, in un discorso a Bruxelles a un anno dalla presentazione del suo Rapporto sulla competitività, ha dichiarato che l'obiettivo del 2035 ora è meno realistico. «La scadenza del 2035 per le emissioni zero allo scarico era pensata per innescare un circolo virtuoso: obiettivi chiari avrebbero stimolato gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, ampliato il mercato interno, spronato l'innovazione in Europa e reso i modelli elettrici più economici», ha detto l'ex presidente della Bce e del Consiglio. «Si prevedeva che le industrie adiacenti si sarebbero sviluppate in parallelo, sostenute da politiche industriali mirate. Ma ciò non è avvenuto». In altri termini, attenersi in modo troppo rigido all'orizzonte del 2035 potrebbe essere semplicemente irrealizzabile, oltre che deleterio per l'industria automobilistica europea. Ora c'è da capire se anche in ambito flotte sia il caso di rivedere la scadenza, ipotizzata, del 2030.

Uno spiraglio verso una maggiore flessibilità e prudenza era in realtà già arrivato nei mesi scorsi, con il Parlamento europeo che ha allentato la normativa sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per auto e furgoni, concedendo più margine per i costruttori, preoccupati per le sala-

tissime sanzioni previste nel caso di mancato adeguamento alle misure. In precedenza, avrebbero dovuto rispettare una riduzione delle emissioni su base annuale, mentre ora ci si baserà su una media delle emissioni del triennio 2025-2027, evitando così sanzioni immediate e guadagnando più tempo per effettuare la transizione.

La Legge di Bilancio 2025 ha introdotto importanti novità sulla tassazione delle auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti, dando risalto alla questione della sostenibilità ambientale e agevolando i veicoli a basse emissioni, in particolare quelli 100% elettrici. Il nuovo sistema ha introdotto un criterio diverso per il calcolo del valore del fringe benefit: non più legato alle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma basato esclusivamente sulla tipologia di alimentazione del veicolo. Con i coefficienti fiscali del 50% per auto diesel e a benzina, del 20% per i veicoli ibridi plug-in e di appena il 10% per le auto a batteria totalmente elettriche, l'incentivo all'elettrico (e quindi il disincentivo al termico) è evidente, ma ancora da quantificare a livello di incremento di Bev nelle flotte italiane. Uno studio di qualche anno fa (2021) a cura di Eurelectric ed Ernst & Young, ha stimato che elettrificando i 63 milioni di veicoli tra automobili, furgoni, autobus e camion, gestiti da società private o autorità pubbliche, che costituiscono in Europa il parco delle flotte aziendali, il totale delle emissioni stradali prodotte nel Continente potrebbe diminuire di circa il 50%.



**In Europa circa il 60%  
delle auto  
immatricolate  
in un anno è utilizzato  
in ambito aziendale**



**Ambientalisti  
soddisfatti mentre  
Aniasa è in prima fila  
per impedire che la  
misura si concretizzi**