

FLOTTE AZIENDALI

Noleggino a doppia velocit 

«Gi  le tasse, in linea con i rivali Ue»

Una vettura su tre   in locazione. Salgono le immatricolazioni del breve termine, scendono quelle a lunga scadenza
Italo Folonari, Aniasa: «Penalizzati dal fisco, va rivista la deducibilit  dei costi per le imprese»

di **ANDREA SALVADORI**

L'elettrificazione delle flotte aziendali in Italia sta accelerando ed   oggi il cambiamento pi  importante per i fleet manager, spinto da motivazioni ambientali, incentivi fiscali e obiettivi Esg. Tuttavia, il percorso non   lineare: la transizione si scontra con un sistema fiscale ancora complesso e con una diffusione limitata della telematica, che continua a essere sottoutilizzata malgrado il suo potenziale in termini di efficienza e controllo dei costi.   questo il quadro che emerge dalla ricerca presentata al Fleet Motor Day, evento promosso da Fleet Motor Day e organizzato da LabSumo, con la partecipazione di Best Mobility e il coinvolgimento di Aniasa, Anfia, Motus-E e Unrae.

Le tasse

Secondo l'indagine, che ha coinvolto 48 fleet e mobility manager di grandi aziende per oltre 82 mila veicoli gestiti, il 71% del campione ha gi  introdotto in modo significativo veicoli elettrificati nella propria flotta. Tuttavia, la transizione non   uniforme: il 23% degli intervistati non prevede un'adozione nel breve periodo, mentre un ulteriore 6% procede con cautela. Le principali leve dell'elettrificazione sono motivazioni ambientali (38%), incentivi fiscali (37%) e obiettivi Esg (24%). Nell'ambito della tassazione, per il 54% delle aziende l'attuale trattamento fiscale dei fringe benefit legati alle auto aziendali   un ostacolo allo sviluppo di tecnologie intermedie pi 

efficienti e dovrebbe dunque essere rivisto. Il sistema premia le elettriche pure e le plug-in, ma non distingue i

full hybrid rispetto alle motorizzazioni tradizionali come benzina e diesel. Proprio la fiscalit  continua a essere ritenuta il principale elemento di complessit  nella gestione delle flotte: non soltanto per i fringe benefit, ma anche nelle pratiche per la riassegnazione dei veicoli e le ricariche domestiche delle auto elettriche. Quest'ultima voce   spesso percepita come poco chiara sul piano fiscale e potenzialmente soggetta a duplicazioni di tassazione.

In questo quadro, dice la ricerca, malgrado il potenziale soltanto il 19% delle aziende utilizza la telematica in modo strutturato per ottimizzare costi e processi. In molti casi, viene attivata soltanto in situazioni d'emergenza, come incidenti o furti.

Le principali barriere sono la privacy

e le relazioni sindacali (43% delle risposte), quindi i costi (24%) e la mancanza di tempo per l'analisi dei dati (6%). In prospettiva, l'intelligenza artificiale viene indicata come un possibile acceleratore per valorizzare i dati e semplificarne la gestione.

I dati

Intanto nel primo trimestre 2026 il settore del noleggio veicoli, una delle leve della mobilit  aziendale, si conferma in costante espansione, ma con dinamiche diverse tra i vari segmenti.

Secondo l'analisi congiunta di Aniasa e Dataforce, le immatricolazioni complessive in Italia (auto pi  veicoli commerciali leggeri) sono aumentate del 10% rispetto ai primi tre mesi del 2025, raggiungendo le 179 mila unit .

«Il noleggio si conferma un pilastro del settore automotive: ha raggiunto una quota di mercato vicina al 34%, con oltre un'auto su tre immatricolata — commenta Italo Folonari, presidente di Aniasa, l'associazione di Confindustria che rappresenta i servizi di mobilit  —. Il comparto continua a espandersi, ma resta centrale la questione fiscale che penalizza ancora il lungo termine, rallentando il rinnovo delle flotte e, di conseguenza, l'immissione sul mercato di veicoli pi  recenti e dotati di motorizzazioni a minore impatto ambientale. Per questa ragione, Aniasa chiede da tempo un intervento per allineare il regime fiscale delle imprese italiane a quello dei principali concorrenti europei, a partire da una revisione della deducibilit  dei costi legati alle auto aziendali».

Per le auto, sta andando bene il noleggio a breve termine, in aumento del 58,3% (una performance trainata dal rinnovo flotte e dalla stagionalit  della domanda), ma registra un segno meno il lungo termine (-3,5%), dopo un 2025 per  particolarmente positivo. Sono in frenata le immatricolazioni dei veicoli commerciali leggeri (-11,3%), con un forte calo del breve (-23,4%) e una flessione anche del lungo (-9,9%).

L'analisi delle motorizzazioni evidenzia da un lato il proseguimento del calo del diesel, dall'altro la crescita di ibride e plug-in. Anche le elettriche rallentano nel lungo termine, «segno



Peso:58%

di una transizione ancora non uniforme e condizionata da incertezza normativa e fiscale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Registrati dal settore 179.000 veicoli, più 10% sul 2025. Giù il diesel, su ibride e plug-in

Il business

Le immatricolazioni del noleggio a lungo e a breve termine in Italia nel primo trimestre 2026

S.A.

Fonte: elaborazione Dataforce su ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'1 aprile 2026

Immatricolazioni		1° trimestre 2026	Variazione 1° trim. 2026 su 2025	Quota di mercato su totale immatricolazioni
NOLEGGIO LUNGO TERMINE	Vetture	105.063	-3,51%	21,45%
	Veicoli commerciali leggeri	13.248	-9,91%	30,65%
	Totale noleggio lungo termine	118.311	-4,27%	22,20%
NOLEGGIO BREVE TERMINE	Vetture	59.429	58,25%	12,14%
	Veicoli commerciali leggeri	1.277	-23,40%	2,95%
	Totale noleggio breve termine	60.706	54,78%	11,39%
TOTALE NOLEGGIO	Vetture	164.492	12,33%	33,59%
	Veicoli commerciali leggeri	14.525	-11,28%	33,60%
	TOTALE NOLEGGIO	179.017	9,96%	33,59%



Peso:58%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.