

**QUATTORRUOTE**

ED EditorialeDomus

# FLEET & BUSINESS

NUMERO 43 • GENNAIO-FEBBRAIO 2026

**NOLEGGIO • SERVIZI • RETI**



## KIA EV5

Irrompe nel segmento delle C-Suv e completa la gamma delle elettriche coreane. L'abbiamo provata in anteprima

### PLUG-IN SEMPRE PIÙ PERFORMANTI

Le ibride ricaricabili con le autonomie maggiori e il modo migliore per usarle massimizzando il risparmio



### LE CONSEGUENZE DEL GREEN DEAL

Obiettivi minimi per la CO<sub>2</sub>: la Commissione Europea ridisegna il futuro delle flotte aziendali

### MERCATO ITALIANO AUTO E COMMERCIALI

Ecco come sono andate le immatricolazioni nel 2025 e che cosa ci aspetta nel 2026



### INTERVISTA AL NUOVO PRESIDENTE ANIASA

Italo Folonari: "Per l'auto pay-per-use urgono norme armonizzate e un fisco allineato ai tempi e all'Europa"

# NORMATIVA AD HOC E RIFORMA FISCALE

Mario Rossi

Il programma del neopresidente dell'Aniasa, Italo Folonari: subito una disciplina unitaria del settore – a costo zero per lo Stato – che riordini Ipt, bollo, multe e sharing. Poi un intervento su detraibilità dell'Iva e deducibilità dei costi



**U**na normativa unitaria per il settore del noleggio e una riforma fiscale che alleggerisca la pressione sulle auto aziendali in termini di detraibilità dell'Iva e deducibilità dei costi, compreso un innalzamento dell'anacronistico limite dei 35 milioni di lire introdotto a fine anni 90. È il programma che il neopresidente dell'Aniasa illustra a Fleet&Business.

**Il giorno della sua nomina ha parlato della necessità di una normativa specifica e unitaria per il settore.**

## Che cosa intendeva dire?

Questo punto è prioritario nel mio mandato. Negli ultimi 30 anni il mercato ha progressivamente avanzato una domanda di mobilità flessibile, pay-per-use, per soddisfare la quale si è sviluppata un'industria, una filiera. Oggi l'Aniasa ha 83 aziende associate che operano in cinque settori e che complessivamente occupano 28 mila persone. Però il quadro normativo e tributario che regola la mobilità affonda ancora negli anni 90, quando c'era un'identità tra proprietà del veicolo e utilizzatore. Ciò genera distorsioni che

non fanno bene al mercato. Chiediamo che si metta ordine nel settore nel suo complesso, non con singoli interventi su tributi come bollo e Ipt, anacronisticamente legati al luogo di immatricolazione o alla residenza, o sulle multe in relazione al contenzioso che genera l'attuale disciplina. Per non parlare del car sharing, ingiustamente penalizzato. Sono molti gli aspetti su cui si potrebbe intervenire a costo zero per eliminare le inefficienze. Ma il tema va affrontato in maniera complessiva. È nell'interesse di tutti, amministrazioni pubbliche compre-

## Italo Folonari

Nato a Brescia nel 1972 in una famiglia attiva nel settore vitivinicolo, una laurea in scienze politiche, nel 2003 ha acquisito la società di noleggio a lungo termine Mercury. Dal 1° gennaio è presidente dell'Aniasa, di cui è stato vicepresidente con delega alla fiscalità nel quadriennio 2022-2025.



se, accompagnare la domanda di mobilità flessibile.

**Sempre in quell'occasione ha parlato di "accompagnare la transizione della mobilità supportando le Istituzioni locali, nazionali ed europee". Come?**

Il pay-per-use deve essere visto dalle istituzioni locali, nazionali e transnazionali nel suo complesso. Lo sharing è una delle leve per decongestionare i centri urbani, il rent-a-car è uno strumento fondamentale per il turismo, il lungo termine

favorisce il rinnovo del circolante con importanti ricadute su emissioni e sicurezza stradale. Le istituzioni hanno il dovere di agevolare utenti e cittadini in questa prospettiva. Noi sappiamo come si fa. Gestiamo ogni tipo di cliente, privati, professionisti, aziende di tutte le dimensioni, pubbliche amministrazioni; ci occupiamo di auto e veicoli commerciali dal momento della scelta alla rivendita attraverso una gestione continua, dalla manutenzione ai tributi. Al legislatore e al governo diciamo: se volete sapere di cosa ha bisogno il mercato, possiamo mettere a di-

sposizione la nostra conoscenza, superiore a quella di ogni altro stakeholder.

**Ha accennato al car sharing, che mostra un preoccupante arretramento. Qualcuno addirittura ne preconizza la fine...**

I problemi del car sharing sono principalmente due. In primo luogo, il contesto. Per esempio, a Roma un operatore ha normalmente il 50% della flotta ferma per riparazioni in seguito ad atti vandalici o furti parziali. Con un duplice danno: quello provocato dall'evento e quello che deriva

▣ dal fermo del mezzo. L'altro problema è il rapporto con le istituzioni locali e nazionali. Lo sharing è certamente un'attività di impresa, ma gli va riconosciuto anche un ruolo di contributore al trasporto pubblico. E invece gli utenti del car sharing pagano l'Iva in misura diversa rispetto a taxi e autobus. Per non parlare dell'assenza di una visione complessiva. Ogni ente che decide di istituire un servizio di sharing lo disciplina a modo suo, anche in termini di tecnologia e alimentazioni. Questa frammentazione impatta negativamente sugli investimenti e sui costi operativi dei gestori. In generale, c'è un atteggiamento fiscale, tributario e normativo che penalizza questa attività. Tutto ciò ha prodotto numeri che

oggi costringono gli operatori a ripensare il servizio. Ma il car sharing non è morto, parlerei di una ritirata strategica.

### **Sta dicendo che il car sharing è in agonia per colpa della politica?**

La politica non si è mai resa conto fino in fondo dei vantaggi dello sharing e non è mai intervenuta per correggere errori e distorsioni. Non si è resa conto dell'utilità sociale di questo servizio e, quindi, della necessità di mettere in condizione le aziende di continuare a erogarlo a beneficio di tutta la collettività.

### **Nel 2025 il noleggio è cresciuto a doppia cifra. Nel Nlt, però, si è**

### **registrata una crescita anomala delle captive soprattutto nel primo semestre. Che, secondo qualcuno, sono state "usate" dalle Case per forzare il mercato. È vero?**

Premesso che non mi piace parlare delle politiche di singole aziende associate, osservo due cose: che il noleggio, con il suo 30% di quota di mercato, è uno dei principali canali di sbocco dei veicoli; e che dal lato dell'industria possono esservi momenti di eccesso di produzione rispetto alla domanda e necessità di smaltire stock. Dunque, non mi sorprende che l'industria usi tutte le leve a sua disposizione. Compresa l'offerta di stock a prezzi agevolati, che a loro volta pos-

## Aniasa

L'Associazione nazionale dell'Industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital è stata costituita a Roma nel 1965.

Il giro d'affari delle associate Aniasa supera 8,4 miliardi di euro con 28 mila occupati.

Il settore gestisce oltre 1,4 milioni di veicoli, che percorrono 27 miliardi di chilometri all'anno

Il 2 dicembre 2025  
l'assemblea  
dell'Aniasa (foto)  
ha nominato  
all'unanimità Italo  
Folonari presidente  
per il quadriennio  
2026-2029



sono essere acquistati da operatori specializzati e proposti a canoni favorevoli al cliente finale. I numeri del primo semestre hanno visto le captive maggiormente coinvolte in questo processo, che non va giudicato negativamente in sé. Non si tratta di qualcosa su cui puntare l'attenzione o da biasimare, è una dinamica di mercato relativamente normale.

### Che cosa prevede per il 2026?

Al di là del contesto macroeconomico e tecnologico di relativa incertezza, nel 2026 l'autonoleggio sarà alle prese con due incognite: le 40 mila proroghe dei contratti chiesti dai clienti all'indomani del varo della nuova disciplina del fringe benefit e l'impatto dell'eccesso di produzione sul mercato di cui abbiamo parlato poco fa. Per quanto riguarda il rent-a-car, ci aspettiamo che il turismo tenga e che, quindi, il breve termine possa beneficiarne. Nel lungo termine abbiamo assistito negli ultimi anni a una crescita media del circolante di circa 50-60 mila unità all'anno: ci aspettiamo di confermare questo dato anche nel 2026.

### A proposito di fringe benefit, quanto ha impattato la nuova disciplina?

Prima di tutto vorrei sottolineare che è stata una norma inattesa e frettolosa. Inattesa perché ha contraddetto alcuni principi che avevano caratterizzato questa maggioranza, ossia la neutralità tecnologica. Frettolosa perché non ha tenuto conto delle dinamiche delle company car, in cui le auto si ordinano mesi prima della loro effettiva immatricolazione e assegnazione: una stortura che fortunatamente siamo riusciti a far correggere in corsa. Il risultato, nei primi mesi, è stato il caos, con società costrette a rivedere car policy e ordini già immessi. Come dicevo, tutto ciò ha generato, da parte delle aziende clienti, circa 40 mila proroghe ma anche riflessioni sui comportamenti futuri in relazione alle modalità di acquisizione e utilizzo dell'auto aziendale. Non si può escludere che, al termine della proroghe, alcuni tornino alla proprietà, cosa che, oltretutto, determinerebbe una riduzione di gettito fiscale.

### Ad agosto scadrà la delega fiscale. È lecito aspettarsi qualcosa di buono sulle company car?



Nella foto a fianco, Italo Folonari (a sinistra) subito dopo la nomina assieme al suo predecessore, Alberto Viano (a destra), presidente dell'Aniasa dal 2022 al 2025

Sono moderatamente ottimista. Le interlocuzioni che abbiamo avuto con il ministero dell'Economia, e in particolare con il viceministro Maurizio Leo, ci hanno rassicurato sull'attenzione che via XX Settembre ha nei confronti dell'autonoleggio. Certo, gli spazi di manovra del governo sono limitati. In più, il meccanismo del saldo zero impedisce di prevedere saldi positivi che potrebbero determinarsi cambiando l'architettura di alcune norme. Ciò premesso, il mio moderato ottimismo deriva dalla diffusa consapevolezza che le nostre aziende sono penalizzate rispetto a quelle del resto d'Europa. Questo è uno dei sassi nello zaino che porta sulle spalle un imprenditore o un'impresa in Italia.

### Quali sassi bisognerebbe togliere dallo zaino delle aziende del settore?

Prima di tutto la detrazione dell'Iva al 40%. Ricordo che c'è una sentenza della Corte di giustizia europea del 2006 che dichiarava non a norma la metodologia dell'Italia, che da quasi vent'anni è in deroga rispetto alla disciplina UE (ed è stata nuovamente prorogata dal Consiglio Europeo lo scorso dicembre, ndr). E poi c'è il valore medio di acquisto dell'auto, su cui si calcola la deducibilità dei costi, fissato in 35 milioni di lire alla fine degli anni 90 e mai adeguato. Quei 35 milioni sono stati convertiti in 18 mila euro. Ma quale auto aziendale oggi costa quella cifra? Non solo. Applicando le percentuali in vigore, in Italia un'impresa può dedurre al massimo 3.615 euro all'anno. In Germania si arriva a 18 mila. Ecco, auspico che le aziende italiane siano messe in condizione di recuperare terreno.

F&amp;B