

Indice Articoli ANIASA

3 Giugno 2026

ANIASA

01/06/2026	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	BRACCIO DI FERRO SENZA FINE PER L'IPT	Pag. 2
01/06/2026	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	NO ALLE IMPOSIZIONI SÌ AL RIORDINO FISCALE	Pag. 3

BRACCIO DI FERRO SENZA FINE PER L'IPT

Mario Rossi

Con la modifica al decreto fiscale sulla materia, gli operatori della locazione non potranno più intestare un veicolo a una società satellite con sede in una provincia in cui non si svolge la gestione ordinaria della loro attività

Sarà ricordato come l'emendamento Lotito, perché è la firma del senatore di Forza Italia e presidente della Lazio la prima fra quelle in calce alla proposta di modifica al decreto fiscale, votato e approvato mercoledì 13 maggio al Senato, che, dopo il passaggio alla Camera, ha cambiato in misura sostanziale le norme sull'imposta provinciale di trascrizione (Ipt) sulle auto a noleggio.

In pratica, le imprese che operano nel settore non dovranno più pagare l'imposta all'amministrazione provinciale del luogo ove ha sede legale la società intestataria del mezzo, bensì a quella del territorio in cui si svolge la "gestione ordinaria dell'attività" di noleggio. La norma mi-

ra a riportare il gettito dell'Ipt nelle casse delle Province che lo hanno perduto in seguito alla riforma fiscale che, nel 2011, sopprime la misura fissa dell'imposta per gli atti soggetti a Iva stabilendo che l'Ipt fosse determinata, anche per le imprese, con gli stessi criteri degli atti non soggetti a Iva, ossia in misura proporzionale alla potenza.

Nuovi contenziosi in vista

La riforma del 2011 fece esplodere i costi di trascrizione a carico delle società di autonoleggio, intestatarie di un gran numero di mezzi, e le indusse a targarli nelle province, segnatamente Trento e Bolzano, che, in virtù della loro autonomia, avevano mantenuto il precedente

regime agevolato. Con il nuovo assetto, invece, farà fede il luogo in cui si svolge la "gestione ordinaria dell'attività" di noleggio: la sede operativa della società secondo il legislatore; un concetto di "arbitraria individuazione, soprattutto per imprese con numerose sedi distribuite sul territorio nazionale e attività frazionate tra più strutture operative", secondo l'Aniasa. Il provvedimento, sempre secondo l'associazione dei noleggiatori, è "in totale antitesi con l'orientamento dell'Agenzia delle entrate, con il testo unico delle imposte sui redditi, con le linee guida dell'Ocse e con il consolidato orientamento in materia della Corte di Cassazione", e rischia di aprire la strada a una nuova fase di contenziosi. **F&B**



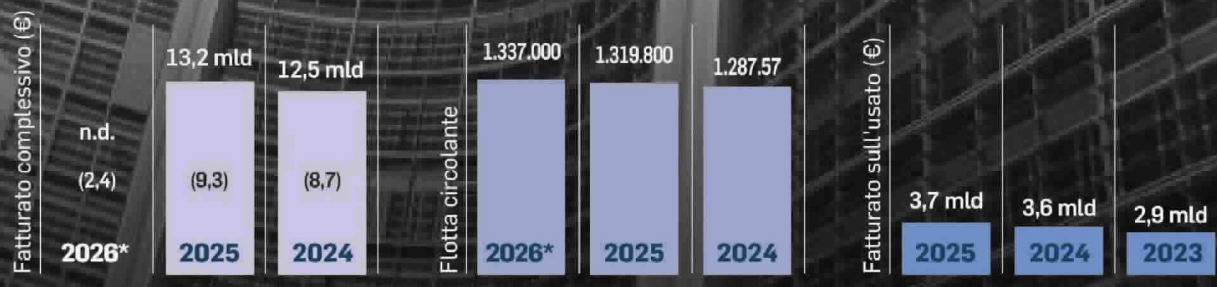
NO ALLE IMPOSIZIONI SÌ AL RIORDINO FISCALE

È un settore nel complesso in buona salute quello fotografato dalla relazione annuale dell'associazione dell'auto a noleggio e condivisa. Il suo presidente fa appello alle istituzioni per la modifica del Clean corporate vehicles e una revisione dei tributi

Mario Rossi

LUNGO TERMINE. I PRIMI TRE MESI CONFERMANO LA CRESCITA

I due indicatori principali sullo stato del noleggio a lungo termine, fatturato complessivo e flotta, risultano in crescita sia nel 2025 sul 2024 sia nel primo trimestre 2026. Nel primo grafico a sinistra, fra parentesi, il giro d'affari specifico della locazione di veicoli.



*Primo trimestre

A 2026 ormai avviato, con i dati di mercato del primo trimestre pronti da commentare e quelli del 2025 abbastanza sedimentati da poter interpretare con chiarezza l'andamento dell'industria e le scelte degli utilizzatori, il 5 maggio scorso l'Aniasa ha presentato a Milano il suo venticinquesimo rapporto annuale. Il primo dell'associazione nazionale dell'industria dell'auto-noleggio, della mobilità condivisa e dei servizi digitali applicati all'automotive sotto la presidenza di Italo Folonari, nominato alla fine dell'anno scorso per il quadriennio 2026-2029.



Contro l'elettrificazione forzata

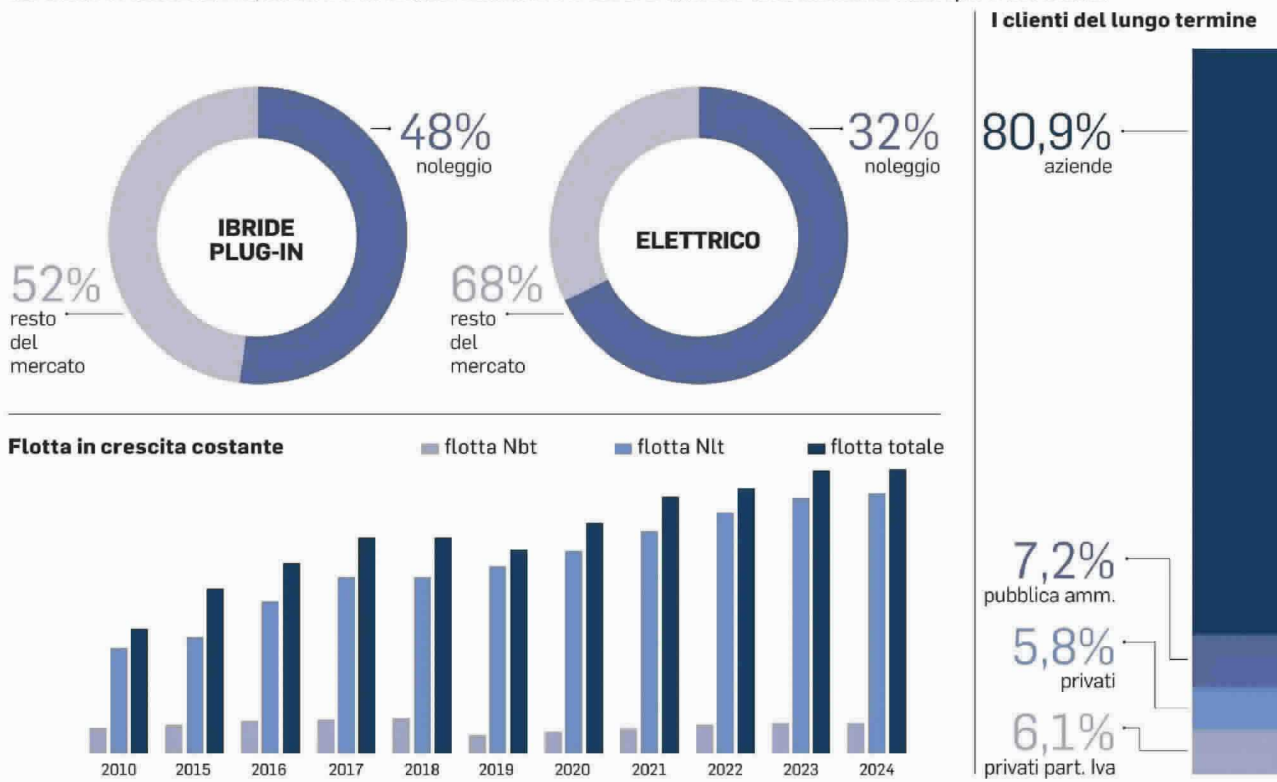
Ancora all'oscuro della sorpresa che il Senato stava preparando al settore sull'Ipt (vedere a pagina 4), Folonari ha incentrato una parte importante del suo intervento proprio sulle richieste dell'organizzazione confindustriale in tema di tributi, oltre che sul commento ai risultati economico-finanziari del

comparto. Il messaggio più forte, tuttavia, ha riguardato la contrarietà dell'associazione alla proposta di regolamento di elettrificazione forzata delle flotte della Commissione Europea, battezzata Clean corporate vehicles, e la ferma richiesta, nella cornice della legge delega fiscale in scadenza, di una revisio-

ne della deducibilità dei costi delle auto aziendali e dell'introduzione di un regime speciale della tassa automobilistica e dell'imposta provinciale di trascrizione per i veicoli a noleggio. Nel suo appello alla politica comunitaria, il numero uno dell'organizzazione ha avvertito che "sul settore grava oggi il possibile ■

PARCO AUTO IN AUMENTO, QUOTE STABILI PER LE VETTURE CON LA SPINA

Non sono cambiate le percentuali di auto ibride plug-in ed elettriche nel noleggio a breve e lungo termine rispetto al resto dei canali di distribuzione, mentre il circolante continua a crescere. Qualche assestamento nelle quote dei clienti.



GIRO D'AFFARI: IL GROSSO VIENE DALLE IMPRESE, MA DECOLLANO PRIVATI E P.A.

Rispetto ai dati dello scorso anno, la crescita dei ricavi nel noleggio a lungo termine è generalizzata, ma con percentuali più differenziate fra le varie fasce di clientela. In forte aumento i privati titolari di partita Iva e la pubblica amministrazione.

	2025	2024	variazione %
FATTURATO DA CONTRATTI DI NOLEGGIO (compreso il rinoleggio)	9.293.430.963	8.728.131.726	 6,5%
DI CUI REALIZZATO SU PRIVATI CON CODICE FISCALE	535.690.683	479.779.170	 11,7%
DI CUI REALIZZATO SU CLIENTI PRIVATI CON PARTITA IVA	517.011.297	476.124.426	 19,9%
DI CUI REALIZZATO SU AZIENDE	7.514.061.325	7.195.149.583	 4,4%
DI CUI REALIZZATO SULLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI	672.667.658	577.078.547	 16,6%

“Occorre adottare target in linea con le specificità nazionali e tutelare le aziende dai rischi dei valori residui delle elettriche”

Italo Folonari, *presidente Aniasa*

Il recepimento della proposta UE sulle quote obbligatorie di vetture elettriche per le flotte aziendali e le società di noleggio: 45% delle immatricolazioni al 2030 e 80% al 2035. Un obbligo lontano dalle reali dinamiche di mercato”, che dimostra, ha rimarcato, come “la politica europea non abbia imparato nulla dal recente passato”. La richiesta dell’Aniasa? Adottare un approccio opposto, ossia “neutrale, flessibile e competitivo”. Come? “Sostituendo le quote obbligatorie con obiettivi raccomandati, adottando target in linea con le specificità nazionali, introducendo misure di sostegno per imprese e lavoratori e, infine, tutelando le aziende dai rischi dei valori residui delle auto elettriche”. Sul fronte interno, invece, il presidente dell’associazione ha sottolineato che la delega fiscale è “un’occasione da non perdere”. E, dunque, “no a nuovi rinvii sulla revisione della deducibilità dei costi delle auto aziendali, fermi dal 1997”, sì a una “riduzione al 10% dell’I-

va per i noleggi di veicoli a breve termine con finalità turistiche e per i servizi di car sharing e, infine, introduzione di un regime speciale per il noleggio con l’istituzione di un unico ente di riscossione della tassa automobilistica e dell’imposta provinciale di trascrizione; più la successiva individuazione, da parte del legislatore, di criteri oggettivi di distribuzione agli enti locali del relativo gettito”. Ma almeno su quest’ultimo punto, come abbiamo accennato, le posizioni fra il settore dell’auto pay-per-use e le istituzioni sono destinate a rimanere distanti.

Indicatori (quasi) tutti in positivo

Per quanto riguarda, invece, il mercato di riferimento, al centro della mattinata milanese dell’associazione, a fronte di un noleggio, sia a breve sia a lungo termine, in buona salute, resta qualche nota negativa. Il “motore della transizione” è la locazione, con il 48% delle ibride plug-in e il 32% delle elettriche

immatricolate in Italia nel primo trimestre 2026, mentre è in crisi profonda il car sharing. “In un mercato dell’auto stagnante, il settore del noleggio veicoli (*autovetture e commerciali, ndr*) ha proseguito nel 2025 la sua graduale crescita, raggiungendo un giro d’affari di 17 miliardi di euro (+7,5% rispetto al 2024), di cui 13,2 dal lungo termine e 1,6 dal breve termine, una flotta circolante di 1,483 milioni di veicoli (+2,3%), di cui 1,32 milioni nel lungo (+0,4%) e 163 mila nel breve (+0,6%), e registrando 526.500 immatricolazioni (+11%), di cui 411.700 nel lungo (+8,5%) e 114.800 nel breve (+26%).

Boom di rent-a-car e cinesi

Il primo trimestre dell’anno in corso ha confermato la crescita del long term, anche se con segnali di rallentamento, e un andamento altalenante del rent-a-car. In particolare, nel lungo termine, alla crescita del giro d’affari (+5,6%) e della flotta, che ha raggiunto 1.337.000 veicoli (+3,2%), fa da contraltare il calo delle immatricolazioni (-4,3%), su cui, evidenzia l’Aniasa, “pesano i numerosi rinvii dei rinnovi delle flotte decisi dalla clientela aziendale per evitare di incorrere nelle nuove penalizzanti regole sul fringe benefit”.

Il breve termine, invece, ha registrato uno sviluppo del fatturato (+3,6%), dei noleggi (+1,5%) e un incremento signifi-

IL PARCO TOTALE DEL NLT NON SMETTE DI CRESCERE

La consistenza della flotta di veicoli, nel caso del noleggio a lungo termine, è più rappresentativa delle immatricolazioni, per la natura di gestori anziché di venditori degli operatori. La crescita è guidata anche dai broker (50% dei contratti), ma aumenta il ruolo dei dealer.

	2025	2024	variazione %
FLOTTA CIRCOLANTE TOTALE auto e veicoli comm. al 31/12	1.319.833	1.287.527	2,5%
DI CUI PRIVATI CON CODICE FISCALE	98.915	93.663	5,6%
DI CUI PRIVATI CON PARTITA IVA	85.755	83.272	3,0%
DI CUI AZIENDE	998.855	998.654	0%
DI CUI PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI	136.308	111.938	21,8%


ficativo delle immatricolazioni (+51%), ma, contestualmente, un calo dei giorni di noleggio (-3%) e della consistenza della flotta (-2,5%).

A proposito di flotta, ha raggiunto dimensioni rilevanti la presenza di vetture di brand cinesi, che, complessivamente, hanno totalizzato il 12,4% delle immatricolazioni nei primi tre mesi del

2026. Addirittura, sottolinea l'Aniasa, nel breve termine una vettura su cinque arriva dalla Cina.

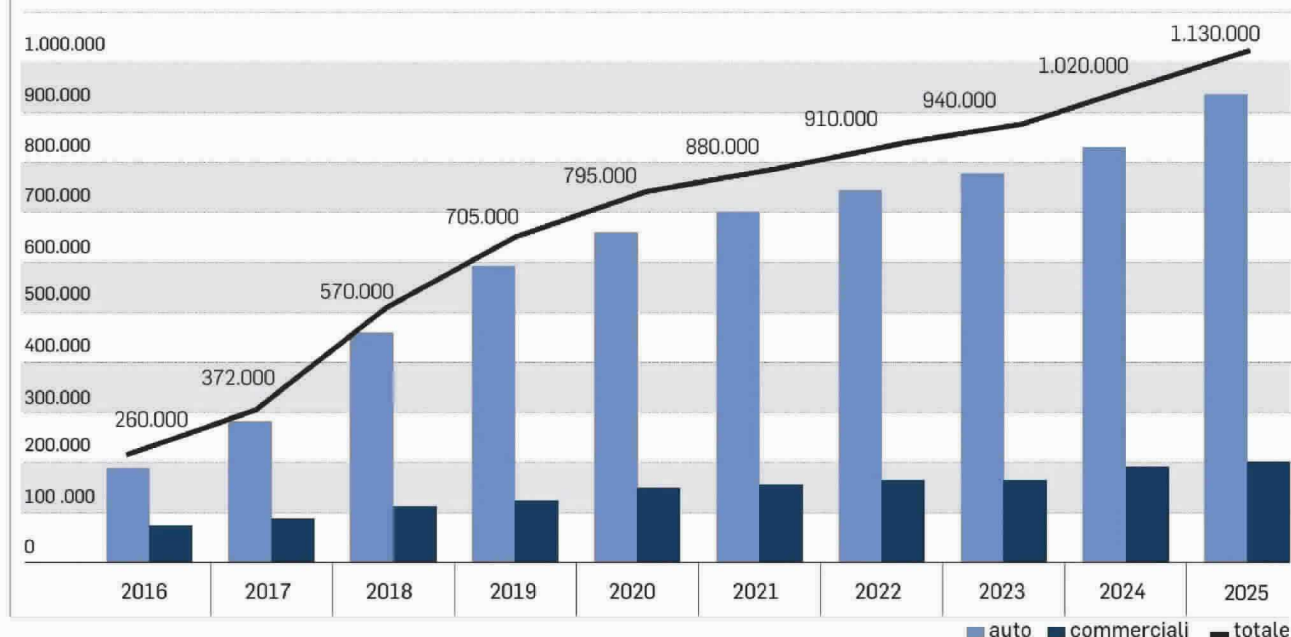
L'involuzione del car sharing

Per quanto riguarda, infine, il car sharing, Folonari non ha rivelato numeri, sottolineando unicamente che "i dati del 2025 non sono comparabili con il 2024,

perché una parte cospicua dei grandi operatori ha cambiato il suo business model". Il riferimento è alla scelta di passare dalla modalità a flusso libero, con le auto che a fine noleggio possono essere lasciate ovunque, all'obbligo di servirsi di stazioni definite. Folonari ha parlato senza giri di parole di "involuzione" di un settore che, come accennato, 

LA SFIDA DELLA CONNETTIVITÀ PER MINIMIZZARE I FERMI

Dato l'aumento di contenuti digitali dei veicoli, quella dei dispositivi telematici di bordo è una progressione che si dà ormai per scontata, ma su cui il settore punta molto per arrivare entro il 2030 a una riduzione del 30% dell'inattività dei mezzi.



■ "rischia una crisi irreversibile" e che, nella prospettiva dell'evoluzione tecnologica (il riferimento è alla guida autonoma, ndr), potrebbe essere fagocitato da operatori esteri. I motivi di questo declino? Cinque, secondo Folonari: il mancato supporto delle istituzioni locali con tariffe adeguate, le regole non uniformi tra i comuni, una fiscalità penalizzante rispetto ad altre forme di trasporto pubblico locale, l'assenza di un adeguato impianto normativo e, infine, l'impennata dei costi provocati dalla piaga di furti, danneggiamenti e truffe, che in alcune città ha portato al dimezzamento della flotta disponibile.

Infine, l'intervento del presidente dell'Aniasa ha toccato il comparto dell'automotive digitale. Se il parco di veicoli connessi si conferma in costante crescita, le prossime sfide – ha sostenuto Folonari – sono date proprio dal volume dei dati prodotti e dalla loro gestione, a fronte della disomogeneità fra i protocolli dei diversi costruttori e della difficoltà di questi ultimi a condividerli, ol-

tre che, naturalmente, dagli aspetti legati alla privacy.

Pronostici da rivedere

Uno degli appuntamenti fissi della presentazione del rapporto annuale dell'Aniasa è l'analisi di Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company, sulle dinamiche del mercato dell'automotive e della mobilità e su alcuni suoi miti da sfatare. Quest'anno il ricercatore e consulente ha intitolato la sua presentazione "Il futuro sbagliato della mobilità", riferendosi ad alcuni trend che 15-20 anni fa venivano considerati inevitabili e che, invece, si sono scontrati con la realtà dei numeri. In

"È ora di ripartire dal consumatore puntando sulla domanda, anziché forzarla su un'offerta imposta dall'alto"

Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company

particolare, la previsione secondo la quale il car sharing avrebbe sostituito l'auto privata ha dovuto fare i conti con la mutazione delle vetture in condivisione verso un modello simile al noleggio a breve termine e con la fedeltà degli italiani alla macchina privata come mezzo di spostamento imprescindibile. Sotto la lente di Di Loreto anche le previsioni di diffusione dell'elettrico al 2030, che ormai tutti gli istituti ridimensionano da quote anche superiori al 60% a un più realistico 30-35%. Il messaggio è quindi: "È ora di ripartire dal consumatore puntando sulla domanda, anziché forzarla su un'offerta imposta dall'alto". **F&B**

BREVE E LUNGO TERMINE: LE DIFFERENZE NELLE ALIMENTAZIONI

Il grafico mostra le quote relative alle immatricolazioni di auto nelle varie alimentazioni per i due principali canali del noleggio. Marcate le differenze soprattutto riguardo alle motorizzazioni elettrificate, con le plug-in e le elettriche molto meno diffuse nel breve termine.

