



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 15 al 21 settembre 2026

Torino, 28 settembre 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
2/3	Italypost	18/09/2026	Stretta Ue sulle ibride cinesi Anfia: "Servono limiti piu' severi"	2
13/15	La Repubblica - Ed. Palermo	18/09/2026	Prove di rivoluzione cinese le asiatiche entrano in classifica (M.Sciullo)	4
1+13/5	La Repubblica - Ed. Torino	18/09/2026	La carica delle cinesi scalano la classifica delle piu' vendute (M.Sciullo)	6
13+17	La Repubblica - Ed. Torino	18/09/2026	Bylogix, l'auto e' un software (S.Aoi)	9
13+15	La Repubblica - Ed. Torino	18/09/2026	Il mercato frena ancora	11
	PneusNews.it	18/09/2026	Anfia: i risultati del sondaggio Clepa su consumatori UE e decarbonizzazione	12
	Borsaitaliana.it	19/09/2026	Auto: Anfia, estate a doppia velocita' per autocarri, autobus e veicoli trainati	14
	Borsaitaliana.it	19/09/2026	Auto: Anfia, estate a doppia velocita' per autocarri, autobus e veicoli trainati -2-	15
	Ansa.it	21/09/2026	Flotte aziendali, le associazioni automotive chiedono una svolta fiscale	17
	ANIASA.IT	21/09/2026	Comunicati Stampa	19
	Borsaitaliana.it	21/09/2026	Auto: associazioni chiedono a Governo di rivedere fiscalita' per flotte aziendali	22
	Borsaitaliana.it	21/09/2026	Auto: associazioni chiedono a Governo di rivedere fiscalita' per flotte aziendali -2-	23
	Canaleenergia.com	21/09/2026	Flotte aziendali: la proposta unitaria di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE per la nuova fiscalita'	24
	Energiaoltre.it	21/09/2026	Automotive, ANFIA-ANIASA-Motus-E-UNRAE: flotte aziendali strumento per rilanciare mercato italiano (	26
	Fleetmagazine.com	21/09/2026	Con il patrocinio di Riforma della fiscalita' delle flotte aziendali: la proposta congiunta di ANFIA	27
	Gazzettadiparma.it	21/09/2026	Comunicato Stampa: Fiscalita' delle flotte aziendali: la proposta di riforma per sostenere le impres	28
	It.motor1.com	21/09/2026	Fisco e auto aziendali, la proposta per rinnovare il parco	29
	Lastampa.it	21/09/2026	Flotte aziendali, la leva fiscale per 400 mila auto green	32
	Motorionline.com	21/09/2026	Flotte aziendali: la proposta di riforma fiscale di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE	33
	Onroadmag.com	21/09/2026	Fiscalita' delle flotte aziendali, la proposta di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE per il rilancio del	35
	Quattroruote.it	21/09/2026	Deducibilita' fino al 60% e tetto a 26.000 euro: la riforma fiscale delle auto aziendali sul tavolo	37
	Staffettaonline.com	21/09/2026	Flotte aziendali, la proposta unitaria delle associazioni	45

l'indiscrezione di Ft

Stretta Ue sulle ibride cinesi

Anfia: «Servono limiti più severi»

di **ALBERTO ANNICCHIARICO**

Un passo nella direzione auspicata, ma non ancora sufficiente. **Anfia**, l'associazione della filiera automobilistica, ha accolto con freddezza la notizia diffusa giovedì 17 settembre dal *Financial Times*, secondo cui l'Unione Europea ha chiesto alla Cina di limitare volontariamente le esportazioni di auto ibride plug-in. Bruxelles, messa alle corde dalla sovraccapacità industriale e dal boom dell'export di Pechino, cerca di allontanare i fantasmi della deindustrializzazione: i costruttori e componentisti europei hanno già avviato tagli per decine di migliaia di posti di lavoro. La crisi del Gruppo Volkswagen è il caso più clamoroso. E i lavoratori Bosch hanno dettato ieri le loro condizioni, dal *Made in Eu* alla rivisitazione del *Green Deal*. «Noi – così la nota di **Anfia** – proponiamo una quota libera di importazioni di auto cinesi in Ue pari all'8% dell'immatricolato annuale europeo e un dazio all'80% per le importazioni eccedenti questo limite. Questo nelle more della verifica dell'efficacia della prossima misura dell'Industrial Accelerator Act e da applicare con reciprocità rispetto all'industria cinese. L'Europa, infatti, non può perdere una filiera essenziale per la sua autonomia strategica».

La Commissione punta a un impegno vincolante da parte del governo cinese per comprimere la quota di mercato delle ibride plug-in *made in China* nell'Ue a circa il 15%, a fronte di una penetrazione che oggi ha ormai superato un terzo del totale. «Se non limiteranno loro le esportazioni verso il nostro mercato, lo faremo noi», ha dichiarato un alto funzionario comunitario al quotidiano della City. Oltre all'automotive, la richiesta di Bruxelles include restrizioni per altri settori ad alto surplus produttivo, tra cui i prodotti chimici.

La pressione è aumentata soprattutto alla luce delle dinamiche d'importazione registrate dopo l'introduzione nell'ottobre 2024 dei dazi aggiuntivi antisussidi (fino al 45%) sulle elettriche pure (Bev) prodotte in Cina. I costruttori cinesi hanno dirottato l'offensiva commerciale sulle vetture ibride, soggette alla tariffa doganale ordinaria del 10%. Risultato: le importazioni di ibride nell'Ue sono esplose, passando da appena 3.800 unità a ottobre 2024 a 50 mila vetture nel luglio scorso, accompagnate da un calo dei prezzi medi di listino.

Sulla stessa linea di fermezza si è schierata anche la Germania: dopo avere partecipato a una riunione del comitato aziendale

Volkswagen a Wolfsburg, il ministro delle Finanze, Lars Klingbeil (co-leader della Spd), ha esortato l'Ue ad agire rapidamente, anche inasprendo le regole su contenuti locali e *joint venture*: «Non possiamo essere ingenui nei nostri rapporti con la Cina, serve una posizione chiara e inequivocabile a livello europeo per difendere la nostra industria, esposta a concorrenza sleale».

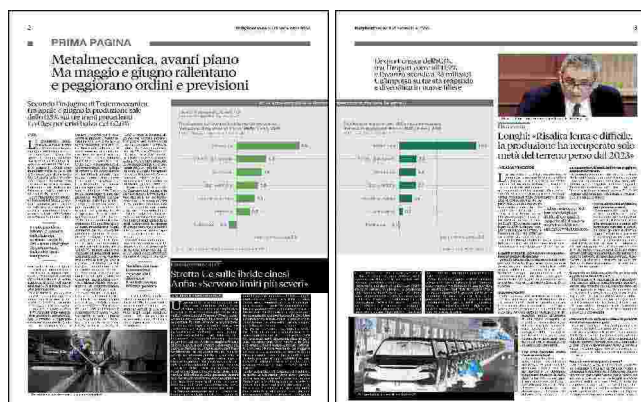
Mercoledì, nel discorso sullo Stato dell'Unione al Parlamento europeo, la presidente della Commissione Ursula von der Leyen aveva affermato che il deficit commerciale dell'Ue con Pechino – 1 miliardo di euro al giorno, dopo i 360,6 miliardi toccati lo scorso anno, +9% nel primo semestre – ha raggiunto un punto di non ritorno. «Useremo tutti gli strumenti a nostra disposizione – ha detto von der Leyen – per riequilibrare questa relazione».

Sullo sfondo un appello dell'Associazione europea dei costruttori (Acea) alla Commissione europea per il rinvio di una modifica normativa post-Brexit definita «catastrofica». La regola impone dal 1° gennaio che le vetture montino batterie prodotte in Ue o nel Regno Unito, pena dazi del 10%. Un salasso da 1,5 miliardi l'anno per i costruttori, impossibilitati a soddisfare i requisiti d'origine a causa della conclamata dipendenza dalla Cina per celle e materie prime.



— Suv prodotti dalla casa cinese Byd (Ansa)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Prove di rivoluzione cinese le asiatiche entrano in classifica

La Byd Seal è la seconda vettura più immatricolata in agosto in Piemonte e Valle d'Aosta
Al primo posto resta la Panda, ma la casa di Shenzhen primeggia anche tra le elettriche



di MASSIMILIANO SCIULLO

➔ alle pagine 14 e 15

Rivoluzione cinese i modelli prodotti in Asia scuotono le classifiche

Ad agosto la Panda è la più immatricolata in Piemonte e Valle d'Aosta
ma subito dietro c'è la Byd Seal, in testa alle vendite di ibride plug-in

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

di MASSIMILIANO SCIULLO

Non è più soltanto una previsione plausibile o uno scenario da studiare: le automobili provenienti dalla Cina si stanno già ritagliando una fetta importante del mercato, anche in Piemonte. Lo dicono gli ultimi dati del ministero dei Trasporti, rielaborati dall'ufficio studi di Anfia. A agosto, infatti, la seconda vettura più immatricolata in Piemonte e Valle d'Aosta (con 418 esemplari) è la Seal U Dm-I della Byd, il colosso cinese dal nome anglosassone ("Build your dreams"), fondato a Shenzhen nel 2003.

Sono bastati dunque poco più di vent'anni per recuperare il terreno accumulato rispetto ai costruttori storici di vetture e piazzarsi alle spalle della Fiat Panda, 661 vetture immesse su strada, che storicamente negli ultimi semestri domina le classifiche di vendita a livello regionale. Si guarda in parte verso Oriente anche se si osserva la terza posizione del podio: qui infatti si colloca la Dr 5 di Dr, casa produttrice tricolore, ma con forti legami con il Paese della Grande Muraglia. In questo caso, gli esemplari sono stati 363. Ai piedi del podio si piazzano la Citroen C3, la Jeep Compass e la Dacia Sandero, mentre chiudono la top ten la Peugeot 208, la Fiat Grande Panda e la Jeep Avenger.

Il secondo posto si trasforma in un primato assoluto se si prendono in considerazione solo i suv: qui il Seal di Byd si mette alle spalle ancora la Dr 5, la Jeep Compass e via via tutte le altre, fino all'Alfa Romeo Tonale. La Panda, invece, guida la classifica delle utilitarie, lasciando il secondo posto alla Citroen C3 e poi alla Dacia Sandero. La Audi A3 è la prima scelta tra le medie, seguita dalla Volkswagen Golf e dalla Mercedes Classe A. Il settore delle monovolume vede sveltare la Fiat Qubo, seguita dalla Ford Torneo Courier e dalla Dacia Jogger. Il mondo del lusso è infine nelle mani della Porsche 911, seguita dalla Mazda Mx-5 e dalla Alpina A290.

Analizzando invece le immatricolazioni a livello geografico, ancora una volta la Fiat Panda si dimostra dominatrice egemone in quasi tutti i territori: dalla provincia di Torino a quella di Alessandria, passando per il Biellese, la provincia di Cuneo, la provincia di Novara e quella del Verbano Cusio Ossola. La situazione cambia soltanto in provincia di Vercelli, dove la spunta la Honda Hr-V e la provincia di Asti sedotta soprattutto dalla Renault Captur. È però soprattutto il capoluogo piemontese a "votare" cinese, visto che è proprio lì che la Byd si piazza al secondo posto.

Ma la casa di Shenzhen si fa vedere anche se si prendono in conside-

razioni le classifiche stilate sulla base delle motorizzazioni. Il modello, però, questa volta è il Sealion 7, che primeggia tra le vetture elettriche assieme a Fiat 500 e Lancia Ypsilon.

La Dr 5 invece è la prima scelta se si parla di vetture alimentate a gpl, mentre la Byd Seal U Dm-I costruisce il proprio primato tra le ibride plug-in (Phev).

Che si tratti però di un fenomeno piuttosto recente lo conferma l'analisi effettuata su un arco temporale più ampio: tra gennaio e agosto la top 10 vede sempre la Panda davanti a tutti (superata quota 12mila esemplari immatricolati), ma della Byd non c'è traccia. Il podio è completato infatti dalla Grande Panda e dalla Jeep Avenger.

Qualche traccia di Byd, a ben vedere, si nota se si parla di vetture medie, con la Dolphin alle spalle della Peugeot 308, mentre tra i suv la Atto2 si piazza soltanto al settimo posto all'interno delle migliori dieci.

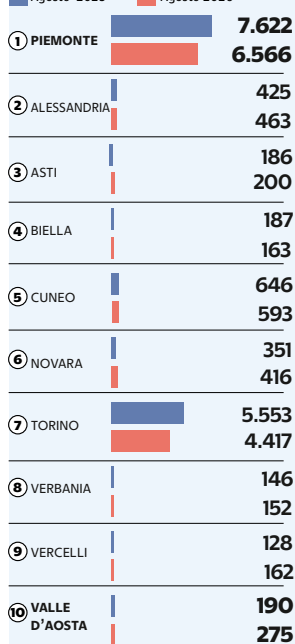
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La casa di Shenzhen
guida anche
la graduatoria delle
elettriche pure. Bene
le vetture Dr soprattutto
nel segmento gpl

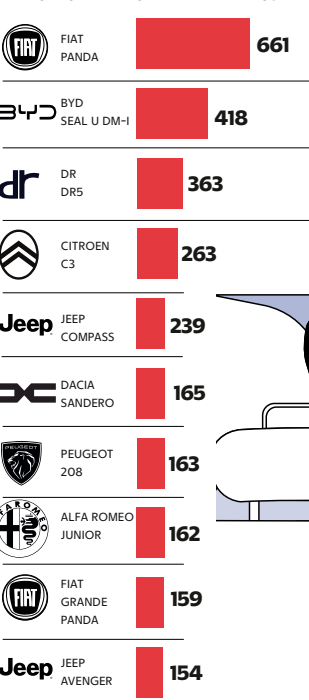
IL MERCATO DELL'AUTO A AGOSTO

Vetture immatricolate

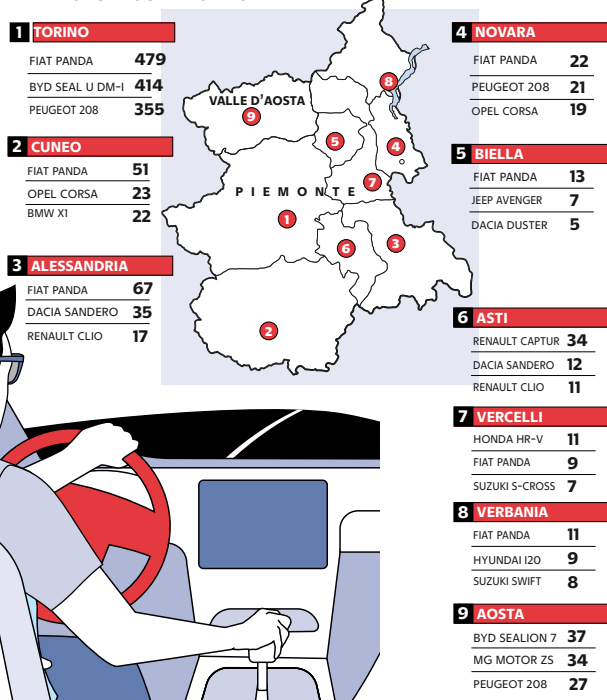
Agosto 2025 Agosto 2026



LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA



LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA



La carica delle cinesi scalano la classifica delle più vendute

Non è più solo una previsione: le auto cinesi sono ormai una fetta importante di mercato. Ad agosto la seconda più venduta in Piemonte e Valle d'Aosta (418 esemplari) è la Seal U Dm-I di Byd ("Build your dreams"), il colosso nato a Shenzhen nel 2003.

di **MASSIMILIANO SCIULLO**

➔ a pagina 14

Prove di rivoluzione cinese le asiatiche entrano in classifica

La Byd Seal è la seconda vettura più immatricolata in agosto in Piemonte e Valle d'Aosta. Al primo posto resta la Panda, ma la casa di Shenzhen primeggia anche tra le elettriche.



di **MASSIMILIANO SCIULLO**

➔ alle pagine 14 e 15

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Rivoluzione cinese i modelli prodotti in Asia scuotono le classifiche

Ad agosto la Panda è la più immatricolata in Piemonte e Valle d'Aosta ma subito dietro c'è la Byd Seal, in testa alle vendite di ibride plug-in

di **MASSIMILIANO SCIULLO**

Non è più soltanto una previsione plausibile o uno scenario da studiare: le automobili provenienti dalla Cina si stanno già ritagliando una fetta importante del mercato, anche in Piemonte. Lo dicono gli ultimi dati del ministero dei Trasporti, rielaborati dall'ufficio studi di [Anfia](#). A agosto, infatti, la seconda vettura più immatricolata in Piemonte e Valle d'Aosta (con 418 esemplari) è la Seal U Dm-I della Byd, il colosso cinese dal nome anglosassone ("Build your dreams"), fondato a Shenzhen nel 2003.

Sono bastati dunque poco più di vent'anni per recuperare il terreno accumulato rispetto ai costruttori storici di vetture e piazzarsi alle spalle della Fiat Panda, 661 vetture immesse su strada, che storicamente negli ultimi semestri domina le classifiche di vendita a livello regionale. Si guarda in parte verso Oriente anche se si osserva la terza posizione del podio: qui infatti si colloca la Dr 5 di Dr, casa produttrice tricolore, ma con forti legami con il Paese della Grande Muraglia. In questo caso, gli esemplari sono stati 363. Ai piedi del podio si piazzano la Citroen C3, la Jeep Compass e la Dacia Sandero, mentre chiudono la top ten la Peugeot 208, la Fiat Grande Panda e la Jeep Avenger.

geot 208, la Fiat Grande Panda e la Jeep Avenger.

Il secondo posto si trasforma in un primato assoluto se si prendono in considerazione solo i suv: qui il Seal di Byd si mette alle spalle ancora la Dr 5, la Jeep Compass e via via tutte le altre, fino all'Alfa Romeo Tonale. La Panda, invece, guida la classifica delle utilitarie, lasciando il secondo posto alla Citroen C3 e poi alla Dacia Sandero. La Audi A3 è la prima scelta tra le medie, seguita dalla Volkswagen Golf e dalla Mercedes Classe A. Il settore delle monovolume vede sveltare la Fiat Qubo, seguita dalla Ford Torneo Courier e dalla Dacia Jogger. Il mondo del lusso è infine nelle mani della Porsche 911, seguita dalla Mazda Mx-5 e dalla Alpine A290.

Analizzando invece le immatricolazioni a livello geografico, ancora una volta la Fiat Panda si dimostra dominatrice egemone in quasi tutti i territori: dalla provincia di Torino a quella di Alessandria, passando per il Biellese, la provincia di Cuneo, la provincia di Novara e quella del Verbano Cusio Ossola. La situazione cambia soltanto in provincia di Vercelli, dove la spunta la Honda Hr-V e la provincia di Asti sedotta soprattutto dalla Renault Captur. È però

soprattutto il capoluogo piemontese a "votare" cinese, visto che è proprio lì che la Byd si piazza al secondo posto.

Ma la casa di Shenzhen si fa vedere anche se si prendono in considerazione le classifiche stilate sulla base delle motorizzazioni. Il modello, però, questa volta è il Sealion 7, che primeggia tra le vetture elettriche assieme a Fiat 500 e Lancia Ypsilon. La Dr 5 invece è la prima scelta se si parla di vetture alimentate a gpl, mentre la Byd Seal U Dm-I costruisce il proprio primato tra le ibride plug-in (Phev).

Che si tratti però di un fenomeno piuttosto recente lo conferma l'analisi effettuata su un arco temporale più ampio: tra gennaio e agosto la top 10 vede sempre la Panda davanti a tutti (superata quota 12mila esemplari immatricolati), ma della Byd non c'è traccia. Il podio è completato infatti dalla Grande Panda e dalla Jeep Avenger.

Qualche traccia di Byd, a ben vedere, si nota se si parla di vetture medie, con la Dolphin alle spalle della Peugeot 308, mentre tra i suv la Atto2 si piazza soltanto al settimo posto all'interno delle migliori dieci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

IL MERCATO DELL'AUTO A AGOSTO

Vetture immatricolate

Agosto 2025 Agosto 2026

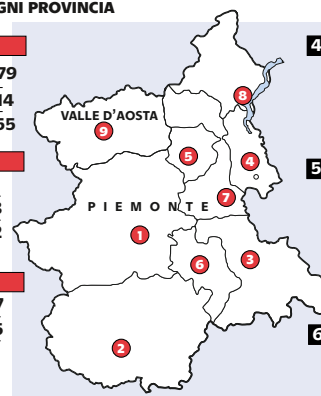
1 PIEMONTE	7.622	6.566
2 ALESSANDRIA	425	463
3 ASTI	186	200
4 BIELLA	187	163
5 CUNEO	646	593
6 NOVARA	351	416
7 TORINO	5.553	4.417
8 VERBANIA	146	152
9 VERCELLI	128	162
10 VALLE D'AOSTA	190	275

LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

FIAT PANDA	661
BYD SEAL U DM-I	418
DR DR5	363
CITROEN C3	263
Jeep JEEP COMPASS	239
DACIA SANDERO	165
PEUGEOT 208	163
ALFA ROMEO JUNIOR	162
FIAT GRANDE PANDA	159
Jeep JEEP AVENGER	154

LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA

1 TORINO	FIAT PANDA 479
	BYD SEAL U DM-I 414
	PEUGEOT 208 355
2 CUNEO	FIAT PANDA 51
	OPEL CORSA 23
	BMW XI 22
3 ALESSANDRIA	FIAT PANDA 67
	DACIA SANDERO 35
	RENAULT CLIO 17



4 NOVARA	FIAT PANDA 22
	PEUGEOT 208 21
	OPEL CORSA 19
5 BIELLA	FIAT PANDA 13
	JEEP AVENGER 7
	DACIA DUSTER 5
6 ASTI	RENAULT CAPTUR 34
	DACIA SANDERO 12
	RENAULT CLIO 11
7 VERCELLI	HONDA HR-V 11
	FIAT PANDA 9
	SUZUKI S-CROSS 7
8 VERBANIA	FIAT PANDA 11
	HYUNDAI I20 9
	SUZUKI SWIFT 8
9 AOSTA	BYD SEALION 7 37
	MG MOTOR ZS 34
	PEUGEOT 208 27



La casa di Shenzhen guida anche la graduatoria delle elettriche pure. Bene le vetture Dr soprattutto nel segmento gpl

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Torino

Nel Saluzzese il lato oscuro della frutta

Via il bollo auto, per i piemontesi il risparmio è di 180 milioni

SALTA L'UTILE TELEFONICA

TOXI-TORINO

Il mercato auto frena il calo è tutto a Torino

Auto

Prove di rivoluzione cinese le asiatiche entrano in classifica

CREIAMO VALORE PER IL MONDO AUTOMOTIVE

Rivoluzione cinese i modelli prodotti in Asia scuotono le classifiche

NUOVA ALFA ROMEO JUNIOR IBRIDA ANCORA PIU' RIDICA E TECNOLOGICA CON 8000€ DI SCONTI PER TUTTI DAL 100% AL 150%

torino auto

Il mercato auto frena il calo è tutto a Torino

ICOS Gestione Rifiuti e Trasporti

CENTRO CONFERIMENTO RIFIUTI SPECIALI

GESTIONE RIFIUTI DA SOGGETTI PRIVATI

PRODUZIONE e VENDITA AGGREGATO RECUPERATO

TRASPORTO e LOGISTICA

NOLEGGIO CASSONI

CONSULENZA AMBIENTALE

icosecologia.it

089849-11073K

La storia

Bylogix, l'auto è un software

di STEFANIA AOI

➔ a pagina 17

Dall'auto ai rover lunari nei veicoli di Bylogix il software è al centro

di STEFANIA AOI

Dalla strada alla luna. Bylogix, azienda di Grugliasco che realizza sistemi elettronici per auto, sta sviluppando prototipi di rover autonomi destinati alle missioni lunari. È uno dei nuovi settori a cui guarda Francesco Ricciardi, vicepresidente del gruppo Car design & engineering di Anfia, nonché fondatore e ad della società.

«Nella nostra azienda abbiamo cambiato tante cose in questi anni. Tutto merito dell'intelligenza artificiale, che ci sta aiutando a progettare anche 4-5 soluzioni allo stesso tempo per uno stesso progetto. Questo ci permette di scegliere due delle migliori e scartare le altre», dice l'imprenditore. Una trasformazione che significa ripensare il modo stesso in cui vengono progettate le auto.

Dietro all'innovazione c'è una questione industriale concreta: il tempo. La concorrenza spinge i costruttori a ridurre il "time to market". Secondo Ricciardi, i tempi tradizionali di sviluppo, nell'ordine di un paio d'anni, vengono compressi. E l'AI aiuta. «La competizione con i produttori cinesi ha accentuato il fenomeno». La metafora scelta da Ricciardi è quella della cucina: davanti a un piatto di pasta, l'IA può suggerire modi diversi per ottenere lo stesso risultato, usando meno ingredienti e ottenendo un sapore migliore.

Bylogix, nata nel 2007, lavora anche su sistemi di Edge AI, capaci di analizzare i dati a bordo del veicolo, senza connettività esterna. Una centralina può monitorare il comportamento di un componente e contribuire alla diagnosi. Algoritmi intelligenti in prospettiva potranno intervenire su sistemi come fari e sospensioni affinché durino più a lungo.

È il modello del "software-defined vehicle": l'auto non viene più considerata come un prodotto immutabile consegnato al cliente. «Il veicolo può uscire dalla fabbrica con componenti già predisposti e ricevere successivamente nuove funzioni. Un faro adattativo, una diversa configurazione degli interni, nuove grafiche o funzioni di assistenza alla guida potrebbero essere attivati in un secondo momento, pagando un abbonamento. L'hardware resta lo stesso, mentre il software ne modifica le possibilità». Si potrà far diventare l'auto a guida autonoma anche solo per un giorno, per esempio. Del resto, nel 2019 l'azienda aveva sviluppato Vega, un prototipo di vettura senza pilota. Telecamere, sensori e algoritmi gli consentivano di riconoscere gli oggetti, calcolarne la distanza e seguire un dato percorso.

«Oggi contiamo circa 50 dipendenti – dice Ricciardi – mentre il nostro fatturato si aggira sui 5 milioni». L'azienda opera anche in altri comparti: oltre allo spazio, mezzi

agricoli e camion sono una parte crescente dell'attività. Ora la vera trasformazione riguarda le persone. Alcune attività non sono più svolte dagli sviluppatori, ma dall'AI: «Gli uomini restano, ma con il ruolo di supervisori. Cambia ciò che viene chiesto all'uomo: meno attività ripetitive e più capacità di comprendere il sistema nel suo complesso, definire i processi, controllare i risultati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Grazie all'IA l'azienda di Grugliasco disegna più mezzi in contemporanea
"Abbiamo ripensato il modo di progettare"



➔ Francesco Ricciardi, amministratore delegato di Bylogix. A destra, la sede dell'azienda a Grugliasco



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-IT073K

La tendenza
Il mercato frena ancora

→ a pagina 15

Il mercato auto frena il calo è tutto a Torino

Agosto frena un po' la voglia di automobili dei piemontesi. Lo dicono gli ultimi dati del ministero dei Trasporti, rielaborati dall'ufficio studi di Anfia. Lo scorso mese, infatti, le immatricolazioni sono state soltanto 6566, mentre nello stesso mese dell'anno prima si era arrivati a 7622.

Un calo imputabile soprattutto a Torino e alla sua provincia, che ancora una volta sono l'ago della bilancia quando si tratta di tirare una riga e trasformare una tendenza in cifre. Nel capoluogo, infatti, la diminuzione è stata di oltre 1100 esemplari, da 5553 a 4417: in valore assoluto, si tratta quasi dello stesso calo registrato su scala regionale. E infatti, se si prendono in considerazione tutti gli altri territori del Piemonte, le differenze si mostrano piuttosto ridotte: anzi, in molti casi (se non tutti) ci sono stati addirittura degli aumenti, anche se soltanto di poche decine di unità. Ad Alessandria, per esempio, si è saliti da 425 a 463 immatricolazioni, ad Asti da 186 a 200, a Biella invece si è scesi da 187 a 163, così come a Cuneo, calata da 646 a 593. Migliora invece Novara, passando da 351 mezzi immessi su strada a 416, così come Vercelli, che da 128 sale a 162.

La tendenza si conferma anche

analizzando i dati in una scala temporale più ampia: dall'inizio del 2026, infatti, le immatricolazioni sono state 117.030 a fronte delle 126.470 dello stesso periodo dell'anno precedente. Anche in questo caso, Torino mostra un segno meno piuttosto marcato: da 96.878 vetture immatricolate è scesa a 86.239. Forbici più ridotte, invece, se si analizzano gli andamenti delle altre province.

Se si analizzano le tipologie di acquirenti, si scopre che nell'arco del mese di agosto sono state soprattutto le società a diminuire le richieste, mentre privati e noleggio sono rimasti piuttosto stabili. Da inizio anno, invece, a fronte di un aumento dei privati di oltre tremila unità, sono calate sia le società che (soprattutto) i noleggi, che hanno perso quasi 10mila immatricolazioni.

Ragionando infine in ottica di motorizzazioni, agosto 2026 ha portato un calo per i mezzi a benzina, così come per quelli diesel, mentre sono stabili (anche se a cifre decisamente inferiori) le auto elettriche. Crescono i mezzi a gpl, mentre calano gli ibridi di quasi 1300 unità. Compensano almeno in parte la crescita dei mezzi plug-in. — **M.SCI.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

3.038

Ibride prime ma in discesa

Ad agosto tra Piemonte e Valle d'Aosta sono state immatricolate 3.038 auto ibride: erano 4.308 nello stesso mese di un anno fa. Il motore benzina-elettrico resta comunque il più gettonato.

357

L'elettrico sorpassa il diesel

Le auto diesel messe in strada ad agosto sono state solo 357 (erano 579 nello stesso mese del 2025). Un numero inferiore a quello delle elettriche pure: quelle immatricolate sono state 430, in linea con un anno fa (434).

1.009

Il balzo delle plug-in

In un anno le ibride con la spina sono passate da 378 a 1.009 grazie a un boom di immatricolazioni di Byd Seal U Dm-I (418). Bene anche la Jeep Compass (184).

Auto

Spazio
Ritagliare, incollare e spedire
L'indirizzo
Per informazioni sul servizio

**Prove di rivoluzione cinese
le asiatiche entrano in classifica**

La Byd Seal è la seconda vettura più immatricolata in agosto in Piemonte: 418 unità. Il primo posto spetta alla Panda, con 162 unità. Il secondo è occupato dalla Jeep Compass (184).

ANFIA

CREIAMO VALORE
PER IL MONDO AUTOMOTIVE

Il nostro servizio è dedicato a chi ha bisogno di informazioni e supporto per la propria attività commerciale. Per saperne di più, visitate il nostro sito web: www.anfia.it

**Il mercato auto frena
il calo è tutto a Torino**

ICOS Gestione Rifiuti e Trasporti

CENTRO CONFERIMENTO RIFIUTI SPECIALI

GESTIONE RIFIUTI DA SOGGETTI PRIVATI

PRODUZIONE e VENDITA AGGREGATO RECUPERATO

TRASPORTO e LOGISTICA

NOLEGGIO CASSONI

CONSULENZA AMBIENTALE

icosologia.it

089849-11073K

Anfia: i risultati del sondaggio Clepa su consumatori UE e decarbonizzazione

I risultati di un'indagine YouGov commissionata da Clepa sui principali mercati europei fotografano le richieste dei cittadini: neutralità tecnologica, condizioni abilitanti e nessun divieto. I cittadini europei non si oppongono alla decarbonizzazione della mobilità, ma chiedono che il percorso verso la transizione lasci aperte più strade tecnologiche e tenga conto delle reali condizioni di mercato e della capacità dei singoli Paesi di sostenere il cambiamento. È quanto emerge da un sondaggio YouGov realizzato per conto di CLEPA su oltre 5.200 cittadini di Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna, Paesi che insieme coprono oltre il 70% del mercato automobilistico europeo. Solo l'8% degli intervistati, in media, indica un veicolo elettrico a batteria come prossimo acquisto: le preferenze restano infatti distribuite su diverse tecnologie. Il 47% del campione giudica preferibile incentivare i veicoli a basse emissioni senza vietare quelli esistenti, mentre appena il 17% si dice favorevole a un divieto totale. Emerge inoltre una percezione diffusa di impreparazione: il 75% degli intervistati ritiene che il proprio Paese non sia ancora pronto alla piena elettrificazione, indicando come ostacoli principali la scarsità di infrastrutture di ricarica, il costo dei veicoli e quello dell'energia. Il quadro italiano I dati italiani confermano la stessa esigenza: una transizione basata sulla neutralità e sulla pluralità tecnologica, accompagnata da un'accelerazione nello sviluppo delle condizioni abilitanti, piuttosto che dall'imposizione di un'unica soluzione. Tra gli intervistati italiani, il BEV è la prossima auto scelta solo dal 6%, contro il 23% degli HEV, il 12% di PHEV/EREV e il 26% delle vetture a benzina. Il 47% degli italiani si schiera a favore di una politica europea basata su incentivi alle tecnologie a basse emissioni senza divieti al motore endotermico, mentre il 22% sostiene un bando completo. Il dato più rilevante riguarda però la fiducia nella preparazione del Paese: il 77% degli italiani ritiene che l'Italia non sia ancora pronta alla piena elettrificazione, contro appena il 17% di parere opposto. Anche sul piano individuale, il 67% degli intervistati dichiara di non sentirsi pronto a uno scenario in cui tutte le nuove auto siano esclusivamente elettriche. Le criticità più segnalate sono il costo dei veicoli elettrici (47%), il prezzo dell'elettricità (42%), la disponibilità delle infrastrutture di ricarica (40%) e l'autonomia dei veicoli (32%). Non rallentare, ma rendere sostenibile Nel complesso, i risultati indicano che la questione non è rallentare la decarbonizzazione, ma renderla concretamente sostenibile per cittadini e imprese. In questo senso, la revisione europea degli standard CO2 per auto e veicoli commerciali leggeri rappresenta un'occasione per affiancare agli obiettivi ambientali un approccio più pragmatico, fondato su neutralità tecnologica, accessibilità economica dei veicoli, infrastrutture adeguate ed energia a costi competitivi, valorizzando tutte le soluzioni utili alla riduzione delle emissioni. Il sondaggio evidenzia una distanza tra le decisioni politiche prese a Bruxelles e le scelte dei cittadini europei ha dichiarato Benjamin Krieger, Segretario Generale di CLEPA. I cittadini vogliono guidare auto più pulite, compresi i veicoli elettrici, ma vietare di fatto gli ibridi e i carburanti alternativi restringe drasticamente le loro possibilità di scelta. La prossima revisione delle norme sulla CO2 rappresenta l'opportunità per allineare il ritmo della transizione a questa realtà e garantire all'industria la flessibilità necessaria e ai consumatori la possibilità di scegliere le tecnologie pulite che realmente desiderano. Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA ha commentato: I risultati del sondaggio rappresentano un'ineludibile nuova chiamata per la politica europea, sin qui incapace di comprendere le legittime necessità di mobilità dei cittadini europei e le scelte conseguenti. Chiediamo a quella parte consistente di europarlamentari, ad alcune rappresentanze di Governo ed alcuni membri della Commissione di leggere questi numeri e di smetterla di tenersi aggrappati, come su una parete rocciosa, al chiodo del Green Deal e di muoversi realmente verso la vetta della decarbonizzazione, individuando percorsi alternativi e ugualmente sostenibili, come quelli che anche ANFIA e CLEPA da tempo indicano. Il voto in Parlamento europeo sulla revisione degli standard CO2 darà agli elettori l'indicazione su chi ascolta le loro richieste e preoccupazioni e chi preferisce il bastone regolamentare che mortifica la libertà di scelta dei cittadini e metterà in ulteriore difficoltà un settore industriale che ha investito in pochi anni oltre 250 miliardi di euro e che pagherà multe per non aver venduto in tempo tecnologie che gli europei non sono pronti a comprare. © riproduzione riservata In occasione dell'Assemblea Generale di CLEPA (European Association of Automotive Suppliers), tenutasi a Parigi negli scorsi giorni, è stata annunciata la nomina di Roberto Vavassori, Direttore Business Development e Marketing di Brembo e dal 2012 Presidente di ANFIA, a nuovo Presidente dell'Associazione europea dei componentisti. Vavassori ricopriva già, da 2 In "Mercato" Il coronavirus sta avendo un forte impatto sull'economia, con la vendita al dettaglio e l'attività manifatturiera paralizzata e la preoccupazione circa



la risposta dei consumatori. Il settore automobilistico europeo, che è stato colpito in modo particolarmente grave, tramite le 4 associazioni ACEA, CECRA, CLEPA ed ETRMA ha proposto un piano. In "Mercato" Per molti decenni, il settore automobilistico europeo è stato uno dei pilastri chiave dell'economia e del benessere sociale dell'Europa. Indirettamente, il settore offre lavoro a 13,8 milioni di lavoratori. Dagli impianti di assemblaggio europei, ancora oggi, esce 1 automobile su 4 prodotta in tutto il mondo. Il settore è altamente in "Mercato"



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > Economia

AUTO: ANFIA, ESTATE A DOPPIA VELOCITA' PER AUTOCARRI, AUTOBUS E VEICOLI TRAINATI

Il Sole 24 Ore
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 set - Nel mese di luglio in Italia segno meno per il mercato di veicoli trainati, autobus e autocarri, mentre ad agosto i primi due comparti hanno recuperato terreno. Secondo i dati [Anfia](#), a luglio sono stati rilasciati 2.840 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-1,1% rispetto a luglio 2025) e 1.573 libretti di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-4,1%), suddivisi in 107 rimorchi (-24,1%) e 1.466 semirimorchi (-2,2%). Ad agosto, i libretti di nuovi autocarri sono 1.260 (-3,9%), mentre per i rimorchi e semirimorchi pesanti ammontano a 906 (+5,3%), suddivisi in 51 rimorchi (-32,9%) e 855 semirimorchi (+9,1%). Per gli autobus con ptt superiore a 3.500 kg, a luglio 2026 le immatricolazioni sono state 495 (-5,7% su anno). Nel settimo mese dell'anno si mantengono positivi gli scuolabus, che crescono a doppia cifra (+80,5%), e gli autobus e midibus turistici (+8%). In calo, invece, gli autobus adibiti al Tpl (-22,7%) e i minibus (-9,8%). Ad agosto, l'immatricolato autobus ammonta a 367 unita', il 15% in piu' rispetto allo stesso mese del 2025. Nel mese, tre comparti su quattro restano positivi: +143,2% i minibus, +40% gli scuolabus e in lieve rialzo gli autobus adibiti al Tpl (+0,5%). In flessione a doppia cifra, invece, gli autobus e midibus turistici (-35,6%).

Com-Fla-

(RADIOCOR) 19-09-26 13:12:59 (0282) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate

Governance

Lavora con noi

Pubblicità



EN

in



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > Economia

AUTO: ANFIA, ESTATE A DOPPIA VELOCITA' PER AUTOCARRI, AUTOBUS E VEICOLI TRAINATI -2-

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 19 set - Nei primi otto mesi del 2026 si contano 19.082 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 2,5% in più rispetto a gennaio-agosto 2025, e 10.264 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+0,8% rispetto a gennaio-luglio 2025), così ripartiti: 837 rimorchi (-11,8%) e 9.427 semirimorchi (+2,1%). Per gli autocarri, a gennaio-agosto 2026 due aree geografiche su quattro registrano una crescita: +7,1% il Nord-Est e +2,5% l'area Sud e Isole. Il Nord-Ovest resta stabile (+0,2%), mentre la variazione è lievemente negativa nelle regioni del Centro (-0,8%). Per classi di peso, nei primi otto mesi dell'anno mantengono una variazione positiva i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+7,8%), seguiti dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+4,5%) e dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+1,1%). In flessione, invece, i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate, che decrementano a doppia cifra (-46,7%), e i veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (-9,2%). Nei primi otto mesi del 2026, gli autocarri rigidi registrano un calo del 7,5%, mentre i trattori stradali chiudono a +13,4%.

Nello stesso periodo, incrementano i veicoli da cantiere (+10,7%) e i veicoli stradali (+1,5%). Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi otto mesi del 2026 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,3% (era dell'1,4% a gennaio-agosto 2025), per un totale di 254 unità, mentre gli autocarri elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano l'1,3% del totale (il 2,6% a gennaio-agosto 2025). In riferimento ai veicoli trainati, nei primi otto mesi dell'anno si confermano in crescita tre aree geografiche su quattro: +12,3% il Centro, +9,5% le regioni del Nord-Ovest e +2,8% il Nord-Est. In flessione l'area del Sud e Isole (-11,5%). Le marche estere totalizzano 5.963 libretti di circolazione (+2,9%); variazione negativa, invece, per le marche nazionali (-2%), con 4.301 libretti.

Per quanto riguarda gli autobus, nei primi otto mesi del 2026, i libretti rilasciati sono 4.829 (+39,6% rispetto a gennaio-agosto 2025). Nel cumulo la variazione è positiva per tutti i comparti: +60,6% gli autobus adibiti al Tpl, seguiti dai minibus (+22%), dagli autobus e midibus turistici (+13,7%) e, infine, dagli scuolabus (+12,5%). Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati a gas è dell'11,7% a gennaio-agosto 2026 (era del 18,9% nello stesso periodo del 2025), mentre gli elettrici, ibridi metano/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 41,7% (29,4% nei primi otto mesi del 2025). A livello territoriale, infine, nei primi otto mesi dell'anno le immatricolazioni registrano una crescita a doppia cifra in tutte le aree geografiche: +58,4% nelle regioni del Nord-Ovest, +58,1% nelle regioni del Centro, +33,3% nel Nord-Est e +18,7% nell'area Sud e Isole.



Com-Fla-

(RADIOCOR) 19-09-26 13:15:28 (0284) 5 NNNN

TAG

AMERICA DEL NORD HAITI DEPARTEMENT DU NORD EST

ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate

Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN



Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits | Dichiarazione di accessibilità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



MOTORI / Mondo Motori

Flotte aziendali, le associazioni automotive chiedono una svolta fiscale

Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae propongono misure per 400mila veicoli a basse emissioni

TORINO, 21 settembre 2026, 11:56

Redazione ANSA

Condividi



↑ © ANSA/EPA

Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae chiedono al governo di rafforzare la fiscalità delle flotte aziendali per sostenere il mercato automotive e accelerare il rinnovo del parco circolante.

In Italia il canale aziendale rappresenta poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, contro circa il 60% della media europea.

Secondo le associazioni, il rafforzamento delle flotte può favorire la diffusione di veicoli elettrici e ibridi plug-in, sostenendo al tempo stesso il ricambio di un parco auto tra i più anziani d'Europa.

La proposta, inviata al Ministero dell'Economia e alla Presidenza del Consiglio, punta a rendere la fiscalità delle auto aziendali più competitiva e allineata ai principali mercati europei. L'obiettivo è favorire l'immatricolazione di circa 400mila veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, con un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. Prevista anche l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica delle auto



aziendali, con un impatto stimato inferiore a 2,5 milioni di euro. Per le associazioni, l'intervento avrebbe effetti sulla domanda di veicoli nuovi, sul rinnovo del parco e sul successivo mercato dell'usato.

La proposta si inserisce inoltre nel quadro della clausola di flessibilità europea, che secondo **Anfia**, Aniasa, Motus-E e Unrae offre uno spazio di bilancio per finanziare interventi strutturali sulla transizione energetica. "È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana", sottolineano le quattro associazioni, che si dichiarano disponibili a confrontarsi con il governo per rendere operativa la misura già dalla prossima Legge di Bilancio.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

LOGIN



HOME

L'ASSOCIAZIONE

ANIASA INFORMA

MEDIA

CIRCOLARI

WELFARE E PARTNERSHIP

CONTATTI

Comunicati Stampa



Newsletter ANIASA

scrivi qui la tua email

Invia

Registrati per ricevere le
news dal mondo
dell'autonoleggio



Fiscalità delle flotte aziendali: la proposta di riforma per sostenere le imprese italiane e rafforzare un canale di mercato strategico

ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE: un efficace intervento strutturale per centrare gli obiettivi indicati da Bruxelles e accelerare il rinnovo del parco circolante. Così la clausola di flessibilità può favorire la sicurezza energetica e rilanciare il settore.

Con la fine degli incentivi all'acquisto, le flotte aziendali possono diventare uno strumento strategico per rilanciare il mercato automotive italiano a zero e basse emissioni.

Area Stampa

[Comunicati Stampa](#)[Rassegna Stampa](#)[Foto Gallery](#)[Video Gallery](#)[Entra nella media list
ANIASA](#)Brochure
ANIASA Download Brochure

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

In Italia il canale aziendale pesa poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, contro circa il 60% nell'Unione europea. Un divario che penalizza non solo la diffusione dell'elettrico sia puro che ibrido plug-in, ma l'intero processo di rinnovo del parco e il successivo ingresso dei mezzi nel mercato dell'usato.

Il rafforzamento del canale aziendale può rappresentare, quindi, una leva di politica industriale e di mercato, capace di sostenere contemporaneamente la domanda di veicoli nuovi, la transizione tecnologica e il rinnovo del parco circolante italiano, tra i più anziani dei grandi mercati europei.

Il rafforzamento delle flotte è inoltre al centro della strategia europea: dal Clean Corporate Vehicles Regulation all'Industrial Accelerator Act e all'Electrification Action Plan, l'elettrificazione delle flotte viene riconosciuta come leva per la decarbonizzazione, la competitività industriale e la sicurezza energetica.

È in questo quadro che la fiscalità delle auto aziendali deve diventare uno strumento per rilanciare il mercato automotive italiano.

Con questo obiettivo, ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE hanno trasmesso al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri una proposta congiunta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali, costruita per essere sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativa.

La proposta consentirebbe l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. La proposta prevede, inoltre, l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto finanziario è stimato in meno di 2,5 milioni di euro.

L'intervento avrebbe così un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni, contribuendo, al contempo, a sostenere la domanda di veicoli nuovi, accelerare il ricambio del parco e alimentare il mercato dell'usato con veicoli più efficienti. Un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del paese.

La proposta si inserisce, inoltre, in una congiuntura politica europea favorevole, alla luce dei recenti orientamenti assunti a Bruxelles. La clausola di flessibilità apre, infatti, uno spazio di bilancio per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla transizione verso una mobilità più sostenibile. Le risorse per intervenire, dunque, ci sono: lo spazio fiscale riconosciuto dalla Commissione è utilizzabile a partire dalla prossima Legge di Bilancio.

"È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana", sottolineano le associazioni. "In un momento in cui il mercato sta risentendo della fine degli incentivi, occorre utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco. Una fiscalità delle auto aziendali più competitiva e allineata ai principali mercati europei consentirebbe di raggiungere contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica".

ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE confermano la piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano.

Roma, 21 settembre 2026

ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Responsabile Comunicazione e Ufficio stampa:

Miriam Gangi – m.gangi@anfia.it

Tel. 011 5546502

Cell. 338 7303167

ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital

Responsabile Comunicazione:

Marco Catino – m.catino@aniasa.it

Cell. 329.3052068

Motus-E

Responsabile Comunicazione:

Federico Gasparini – federico.gasparini@motus-e.org

Tel. 06 89020720

Cell. 393 0531091

UNRAE – Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

Responsabile Comunicazione:

Stefano Patriarca – s.patriarca@unrae.it

Tel. 06 42010270

Cell. 335 410800

21 Settembre 2026

Documenti allegati





Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > Economia

AUTO: ASSOCIAZIONI CHIEDONO A GOVERNO DI RIVEDERE FISCALITA' PER FLOTTE AZIENDALI

24 ORE
Radiocor

Con revisione 400mila immatricolazioni a basse emissioni (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 21 set - [Anfia](#), Aniasa, Motus-E e Unrae hanno trasmesso al ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei ministri una proposta congiunta di revisione della fiscalita' delle flotte aziendali, costruita per essere sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativa. Le associazioni ritengono che, con la fine degli incentivi all'acquisto, le flotte aziendali possono diventare uno strumento strategico per rilanciare il mercato automotive italiano a zero e basse emissioni. In particolare, sostengono che rivedere la fiscalita' per le flotte aziendali consentirebbe l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. La proposta prevede, inoltre, l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto finanziario e' stimato in meno di 2,5 milioni di euro.

Com-Fla-.

Gli ultimi video Radiocor

(RADIOCOR) 21-09-26 11:14:00 (0206)PA 5 NNNN

TAG

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE POLITICA GOVERNO
ECONOMIA IMPRESA ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate

Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

in



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > Economia

AUTO: ASSOCIAZIONI CHIEDONO A GOVERNO DI RIVEDERE FISCALITA' PER FLOTTE AZIENDALI -2-

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 21 set - Per le associazioni, l'intervento avrebbe così un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni, contribuendo, al contempo, a sostenere la domanda di veicoli nuovi, accelerare il ricambio del parco e alimentare il mercato dell'usato con veicoli più efficienti. Un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del paese.

'E' il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana. In un momento in cui il mercato sta risentendo della fine degli incentivi, occorre utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco. Una fiscalità delle auto aziendali più competitiva e allineata ai principali mercati europei consentirebbe di raggiungere contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica', sottolineando le associazioni Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae in una nota congiunta, confermando la piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 21-09-26 11:16:05 (0209) 5 NNNN

TAG

POLITICA GOVERNO ECONOMIA IMPRESA ITA

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate
Governance
Lavora con noi
Pubblicità



EN

in



HOME TRANSIZIONE ECOLOGICA ECONOMIA CIRCOLARE EFFICIENZA ENERGETICA CONSUMER

CLIMA E BIODIVERSITÀ ALTRE RUBRICHE ULTIME NOTIZIE LE INIZIATIVE DI CANALE ENERGIA

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER "CANALE DAILY" CHI SIAMO REDAZIONE



Home > RUBRICHE > SMART CITY > Flotte aziendali: la proposta unitaria di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE per...

Ultime News

Flotte aziendali: la proposta unitaria di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE per la nuova fiscalità

Da **Redazione** - 21 Settembre 2026

Mentre in Europa le flotte aziendali rappresentano circa il **60% delle nuove immatricolazioni**, in Italia si fermano a **meno del 30%**. Un divario strutturale che non solo frena la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, ma rallenta anche il rinnovo di un parco circolante tra i più anziani d'Europa e blocca l'alimentazione del successivo mercato dell'usato.

Per colmare questo gap e trasformare il canale aziendale nel motore della transizione ecologica, le quattro principali associazioni della filiera — **ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE** — hanno presentato al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri una **proposta congiunta di revisione della fiscalità delle auto aziendali**.

Una leva strategica allineata alle direttive europee

L'iniziativa si inserisce in un momento di stallo del mercato, segnato dalla conclusione degli incentivi tradizionali all'acquisto. Tuttavia, la strategia trova un assist fondamentale nelle politiche dell'Unione Europea. Misure come il *Clean Corporate Vehicles Regulation*, l'*Industrial Accelerator Act* e l'*Electrification Action Plan* indicano chiaramente nell'elettrificazione delle flotte la chiave maestra per la decarbonizzazione, la competitività industriale e la sicurezza energetica.

La proposta italiana sfrutta inoltre la congiuntura politica europea favorevole legata alla **clausola di flessibilità**, che offre spazi di bilancio utilizzabili già dalla prossima Legge di Bilancio per finanziare investimenti strutturali.

[Giornata Zero Emissioni: la forza delle piccole scelte quotidiane per un...](#)

[Record storico di consumo elettrico in Italia: ad agosto la domanda...](#)

[Blackout iberico: crisi di sistema, non fallimento delle rinnovabili](#)

[Rinnovabili in bolletta: protezione rincari del gas entro il 2030](#)

[Le tecnologie di superficie per la conversione del calore geotermico in...](#)

[Banca del Fucino e Marevivo insieme per le scuole](#)

Prossimi Eventi

SolarBuilding 2026

All'interno di SSEC - Storage & Solar Expo

I numeri della proposta: sostenibile ed efficace

Il piano messo a punto dalle associazioni è stato strutturato per coniugare l'impatto industriale con la sostenibilità per i conti pubblici:

- **Immatricolazioni mirate:** Consentirebbe l'ingresso di circa **400.000 veicoli a zero e basse emissioni** nel triennio **2027-2029**.
- **Impegno finanziario sostenibile:** Il costo complessivo della misura è stimato in **515 milioni di euro**.
- **Ricarica domestica:** È prevista la totale eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, un intervento dal costo irrisorio (meno di **2,5 milioni di euro**) ma dall'alto valore pratico.

"È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana", sottolineano unitamente le associazioni. "Una fiscalità più competitiva e allineata ai principali mercati europei consentirebbe di raggiungere contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica".

Un circolo virtuoso per l'intera filiera

Riformare la fiscalità delle auto aziendali non significa soltanto ridurre le emissioni di CO2, ma innescare una reazione a catena positiva per l'intero tessuto produttivo del Paese:

1. **Sostegno alla domanda** di veicoli nuovi in un momento di transizione.
2. **Accelerazione del ricambio** del parco circolante, riducendo l'età media dei mezzi in circolazione.
3. **Alimentazione del mercato dell'usato**, rendendo progressivamente accessibili tecnologie più efficienti anche ai privati.

ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE hanno confermato la propria disponibilità a un confronto immediato con il Governo, con l'obiettivo di rendere la misura operativa già a partire dalla prossima Legge di Bilancio.

PER RICEVERE QUOTIDIANAMENTE I NOSTRI AGGIORNAMENTI SU ENERGIA E TRANSIZIONE ECOLOGICA, BASTA ISCRIVERSI ALLA NOSTRA NEWSLETTER GRATUITA



Nome *

Email *

Conference, Main Arena, Quartiere fieristico di

Vicenza, Via dell'Oreficeria, 22 Settembre 2026

Studio Rinnovabili 2026: il potenziale della flessibilità e della digitalizzazione a supporto delle FER

SSEC - Storage & Solar Expo Conference - Via

Oreficeria Vicenza - Italy, 23 Settembre 2026

**FESTIVAL DELL'INGEGNERIA
PROGETTIAMO IL FUTURO**

Roma, 24 Settembre 2026

L'expo della transizione energetica

Sicilia Fiera - Catania, 30 Settembre 2026

Urbantech 2026

Bologna, 7 Ottobre 2026

TUTTI GLI EVENTI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Automotive, **ANFIA-ANIASA-Motus-E-UNRAE**: flotte aziendali strumento per rilanciare mercato italiano (

Abbonati per leggere il contenuto di questo articolo. Altrimenti effettua il login:

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Con il patrocinio di Riforma della fiscalità delle flotte aziendali: la proposta congiunta di ANFIA

In Italia il canale aziendale pesa poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, contro circa il 60% nell'Unione europea. Un divario che penalizza non solo la diffusione dell'elettrico sia puro che ibrido plug-in, ma l'intero processo di rinnovo del parco e il successivo ingresso dei mezzi nel mercato dell'usato. Le flotte aziendali possono diventare uno strumento strategico per rilanciare il mercato automotive italiano a zero e basse emissioni: da questo principio parte la richiesta di un'intervento congiunto di riforma della fiscalità delle flotte aziendali da parte di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE. Il rafforzamento delle flotte è inoltre al centro della strategia europea: dal Clean Corporate Vehicles Regulation all'Industrial Accelerator Act e all'Electrification Action Plan, l'elettificazione delle flotte viene riconosciuta come leva per la decarbonizzazione, la competitività industriale e la sicurezza energetica. Le quattro associazioni quindi hanno trasmesso al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri una proposta congiunta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali, costruita per essere sostenibile per i conti pubblici perché possa essere resa operativa già a partire dalla prossima Legge di Bilancio. È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettificazione italiana, sottolineano le associazioni. In un momento in cui il mercato sta risentendo della fine degli incentivi, occorre utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco. Una fiscalità delle auto aziendali più competitiva e allineata ai principali mercati europei consentirebbe di raggiungere contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica. Fiscalità auto aziendali: le associazioni chiedono la riforma. In Italia il canale aziendale pesa poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, contro circa il 60% nell'Unione europea. Un divario che penalizza non solo la diffusione dell'elettrico sia puro che ibrido plug-in, ma l'intero processo di rinnovo del parco e il successivo ingresso dei mezzi nel mercato dell'usato. Il rafforzamento del canale aziendale può rappresentare, quindi, una leva di politica industriale e di mercato, capace di sostenere contemporaneamente la domanda di veicoli nuovi, la transizione tecnologica e il rinnovo del parco circolante italiano, tra i più anziani dei grandi mercati europei. Leggi Anche: La guida alla fiscalità dell'auto aziendale oggi. La proposta di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE consentirebbe l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. La proposta prevede, inoltre, l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto finanziario è stimato in meno di 2,5 milioni di euro. L'intervento avrebbe così un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni, contribuendo, al contempo, a sostenere la domanda di veicoli nuovi, accelerare il ricambio del parco e alimentare il mercato dell'usato con veicoli più efficienti. Un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del paese. La proposta si inserisce, inoltre, in una congiuntura politica europea favorevole, alla luce dei recenti orientamenti assunti a Bruxelles. La clausola di flessibilità apre, infatti, uno spazio di bilancio per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla transizione verso una mobilità più sostenibile. Le risorse per intervenire, dunque, ci sono: lo spazio fiscale riconosciuto dalla Commissione è utilizzabile a partire dalla prossima Legge di Bilancio. CONTINUA A LEGGERE SU FLEETMAGAZINE.COM Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale Telegram ufficiale e Google News. Iscriviti alla nostra Newsletter per non perderti le ultime novità di Fleet Magazine.

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Comunicato Stampa: Fiscalità delle flotte aziendali: la proposta di riforma per sostenere le imprese

Con la fine degli incentivi all'acquisto, le flotte aziendali possono diventare uno strumento strategico per rilanciare il mercato automotive italiano a zero e basse emissioni. In Italia il canale aziendale pesa poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, contro circa il 60% nell'Unione europea. Un divario che penalizza non solo la diffusione dell'elettrico sia puro che ibrido plug-in, ma l'intero processo di rinnovo del parco e il successivo ingresso dei mezzi nel mercato dell'usato. Il rafforzamento del canale aziendale può rappresentare, quindi, una leva di politica industriale e di mercato, capace di sostenere contemporaneamente la domanda di veicoli nuovi, la transizione tecnologica e il rinnovo del parco circolante italiano, tra i più anziani dei grandi mercati europei. Il rafforzamento delle flotte è inoltre al centro della strategia europea: dal Clean Corporate Vehicles Regulation all'Industrial Accelerator Act e all'Electrification Action Plan, l'elettrificazione delle flotte viene riconosciuta come leva per la decarbonizzazione, la competitività industriale e la sicurezza energetica. È in questo quadro che la fiscalità delle auto aziendali deve diventare uno strumento per rilanciare il mercato automotive italiano. Con questo obiettivo, ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE hanno trasmesso al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri una proposta congiunta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali, costruita per essere sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativa. La proposta consentirebbe l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. La proposta prevede, inoltre, l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto finanziario è stimato in meno di 2,5 milioni di euro. L'intervento avrebbe così un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni, contribuendo, al contempo, a sostenere la domanda di veicoli nuovi, accelerare il ricambio del parco e alimentare il mercato dell'usato con veicoli più efficienti. Un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del paese. La proposta si inserisce, inoltre, in una congiuntura politica europea favorevole, alla luce dei recenti orientamenti assunti a Bruxelles. La clausola di flessibilità apre, infatti, uno spazio di bilancio per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla transizione verso una mobilità più sostenibile. Le risorse per intervenire, dunque, ci sono: lo spazio fiscale riconosciuto dalla Commissione è utilizzabile a partire dalla prossima Legge di Bilancio. È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana, sottolineano le associazioni. In un momento in cui il mercato sta risentendo della fine degli incentivi, occorre utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco. Una fiscalità delle auto aziendali più competitiva e allineata ai principali mercati europei consentirebbe di raggiungere contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica. ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE confermano la piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano. La responsabilità editoriale e i contenuti di cui al presente comunicato stampa sono a cura di Motori ANIASA Leggi anche



Home News Auto Aziendali e Flotte

Fisco e auto aziendali, la proposta per rinnovare il parco

La misura punta a favorire 400.000 veicoli a zero e basse emissioni e a portare più auto recenti nel mercato dell'usato italiano

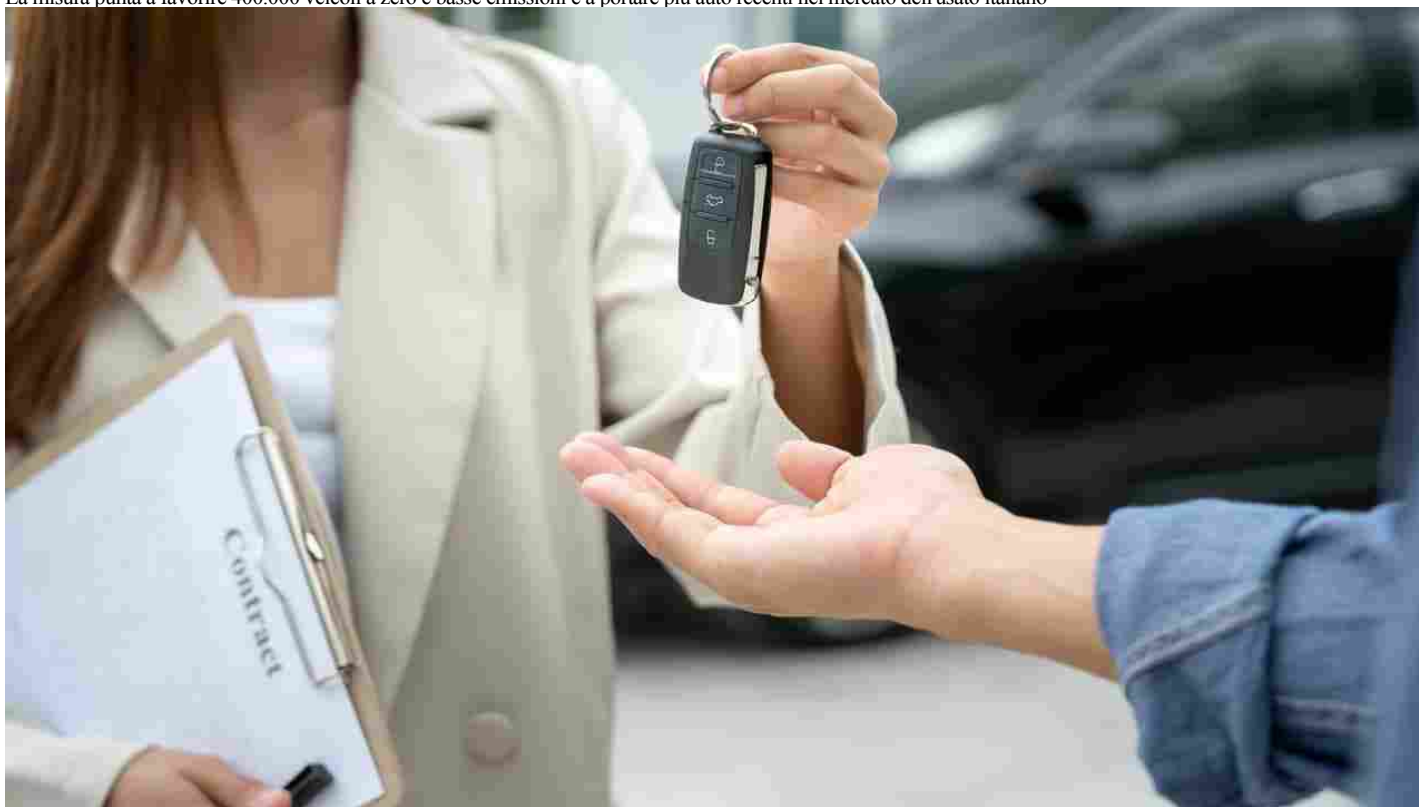


Foto di: Shutterstock

Di: Eleonora Lilli
21 Set alle 14:00

Condividi

Aggiungi Motor1.com alle
fonti preferite su Google

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Il mercato italiano dell'auto cerca nuove leve per accelerare il rinnovo del parco circolante dopo la fine degli incentivi all'acquisto. A indicare una possibile strada sono ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE, che hanno presentato al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio una proposta comune per rivedere la fiscalità delle auto aziendali.

L'obiettivo è fare delle flotte aziendali uno strumento per aumentare le immatricolazioni di vetture a zero e basse emissioni e, allo stesso tempo, favorire il ricambio di un parco auto italiano tra i più anziani d'Europa. Secondo le quattro associazioni, la misura potrebbe portare all'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni tra il 2027 e il 2029, con un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro.

In Italia le flotte aziendali pesano meno che in Europa

Il punto di partenza è un divario importante rispetto agli altri grandi mercati europei. In Italia le immatricolazioni legate al canale aziendale rappresentano poco meno del 30% del totale, mentre nell'Unione europea arrivano a circa il 60%.

Un peso più ridotto che, secondo ANFIA, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ANIASA, l'associazione che rappresenta i servizi di mobilità legati alle aziende, Motus-E, associazione italiana che riunisce gli operatori della mobilità elettrica, e UNRAE, l'associazione delle case automobilistiche estere presenti in Italia, limita anche la velocità con cui le nuove tecnologie entrano nel mercato.

VIDEO

Il rafforzamento delle flotte potrebbe infatti sostenere non soltanto la domanda di auto nuove, comprese elettriche e ibride plug-in, ma anche il successivo passaggio di questi veicoli nel mercato dell'usato. Il meccanismo permetterebbe quindi di immettere progressivamente sulle strade auto più recenti ed efficienti, contribuendo al rinnovo del parco circolante. Per le associazioni, la fiscalità delle auto aziendali può diventare così una leva di politica industriale capace di intervenire contemporaneamente sulla domanda, sulla transizione tecnologica e sul ricambio delle vetture più vecchie.

DI TENDENZA
Kia Seltos vs Toyota Corolla Cross, confronto tra SUV ibridi
Skoda Peaq 2026, come va la nuova ammiraglia a 7 posti
Come vedere se si deve pagare il bollo auto
Bosch, così cambiano i trasporti: "Il software sarà decisivo"



La proposta punta a 400.000 auto in tre anni

La revisione fiscale proposta dalle quattro associazioni guarda al periodo 2027-2029 e prevede un investimento complessivo di circa 515 milioni di euro per favorire l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio. A questa misura si aggiunge la richiesta di eliminare la penalizzazione fiscale legata alla ricarica domestica delle auto aziendali, con un impatto stimato inferiore a 2,5 milioni di euro.

La proposta arriva mentre a livello europeo le flotte aziendali sono considerate uno degli strumenti per accelerare l'elettrificazione e ridurre le emissioni, anche attraverso iniziative come il Clean Corporate Vehicles Regulation, l'Industrial Accelerator Act e l'Electrification Action Plan. Le associazioni sostengono inoltre che la clausola di flessibilità riconosciuta a livello europeo possa creare uno spazio di bilancio utilizzabile per investimenti con effetti strutturali sulla transizione energetica e sul rinnovo del parco.

La richiesta è quindi di utilizzare questo margine già dalla prossima Legge di Bilancio, trasformando il canale aziendale in un sostegno stabile al mercato dell'auto e alla diffusione di veicoli più efficienti.

Leggi anche

Come vedere se si deve
pagare il bollo auto

Quanto sono affidabili le auto
cinesi? La classifica 2026

Condividi quest'articolo

ULTIMI ARTICOLI

La nuova Audi A4 arriverà nel 2029

21 set-Anticipazioni

Kia Seltos vs Toyota Corolla Cross, confronto
tra SUV ibridi

21 set-Attualità e mercato

Bosch, così cambiano i trasporti: "Il software
sarà decisivo"

21 set-Interviste

Un salotto nello Sprinter? Questo camper

Mercedes ha il soggiorno in coda

21 set-Caravan Salon Dusseldorf

Cambio al vertice per Volvo

21 set-Attualità e mercato

5

Sei quit: [Home](#)

Motori

[Seguici su Discover](#)

Flotte aziendali, la leva fiscale per 400 mila auto green

Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae chiedono 515 milioni nel triennio 2027-2029: "Così si rilanciano domanda ed elettrificazione"

LEONARDO DI PACO

21 Settembre 2026 alle 17:57 | 1 minuti di lettura



Anifa, Aniasa, Motus-E e Unrae chiedono al governo di cambiare la fiscalità delle flotte aziendali per sostenere il mercato delle auto a zero e basse emissioni. Le quattro associazioni hanno trasmesso al ministro dell'Economia e alla Presidenza del Consiglio una proposta congiunta che, secondo le loro stime, potrebbe favorire l'immatricolazione di circa 400 mila veicoli nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno finanziario pubblico di 515 milioni di euro.

Con la fine degli incentivi all'acquisto, le associazioni ritengono infatti che proprio le flotte aziendali possano diventare uno degli strumenti principali per rilanciare la domanda e accelerare l'elettrificazione del mercato italiano. Il pacchetto prevede anche l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto sui conti pubblici viene stimato in meno di 2,5 milioni di euro.

Secondo Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae, la revisione della fiscalità avrebbe effetti non soltanto sulla riduzione delle emissioni, ma anche sul rinnovo del parco circolante, sulla domanda di veicoli nuovi e, successivamente, sull'offerta di auto usate più recenti ed efficienti. Un meccanismo che, nelle intenzioni delle associazioni, dovrebbe produrre benefici lungo l'intera filiera automotive.

«È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana», sottolineano le quattro organizzazioni. «In un momento in cui il mercato sta risentendo della fine degli incentivi, occorre utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco».

Una fiscalità delle auto aziendali più competitiva e più vicina a quella dei principali mercati europei, aggiungono le associazioni, consentirebbe di perseguire contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica.

Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae chiedono quindi al governo di inserire l'intervento già nella prossima Legge di Bilancio, trasformando il canale delle flotte aziendali in uno strumento strutturale per sostenere il mercato dell'auto, l'elettrificazione e il rinnovo del parco circolante italiano.

LEGGI I COMMENTI

[f](#) [X](#) [✉](#) [🗺](#)

Video In Evidenza



Rompono il muro e compare un tesoro:
nascosti 3,2 milioni di euro e orologi di lusso

Flotte aziendali: la proposta di riforma fiscale di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE

Trasmessa a MEF e Palazzo Chigi una proposta congiunta per rilanciare il canale aziendale dopo la fine degli incentivi all'acquisto Roma, 21 settembre 2026 Con la fine degli incentivi all'acquisto, le flotte aziendali possono diventare uno strumento strategico per rilanciare il mercato automotive italiano a zero e basse emissioni. È questo il messaggio al centro della proposta congiunta di ANFIA ANIASA Motus-E e UNRAE , trasmessa al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per una revisione della fiscalità delle flotte aziendali. Le quattro associazioni di categoria chiedono un intervento strutturale, sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativo, con l'obiettivo di centrare gli obiettivi indicati da Bruxelles e accelerare il rinnovo del parco circolante italiano, tra i più anziani dei grandi mercati europei. Il divario tra Italia ed Europa sul canale aziendale In Italia il canale aziendale pesa poco meno del delle nuove immatricolazioni, contro circa il nell'Unione Europea. Un divario che, secondo le associazioni, penalizza non solo la diffusione dell'elettrico puro e ibrido plug-in, ma l'intero processo di rinnovo del parco circolante e il successivo ingresso dei mezzi nel mercato dell'usato. Il rafforzamento del canale aziendale viene indicato come una leva di politica industriale capace di sostenere insieme la domanda di veicoli nuovi, la transizione tecnologica e il ricambio del parco italiano. Una proposta da 515 milioni di euro per 400.000 immatricolazioni La proposta di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE consentirebbe, secondo le stime delle associazioni, l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio , a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro . Il pacchetto prevede inoltre l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, una misura il cui impatto finanziario è stimato in meno di 2,5 milioni di euro Un circolo virtuoso per nuovo, usato e transizione elettrica Secondo le associazioni proponenti, l'intervento avrebbe un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni: sosterebbe la domanda di veicoli nuovi, accelererebbe il ricambio del parco circolante e alimenterebbe il mercato dell'usato con veicoli più efficienti, generando un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del Paese. Il contesto europeo: clausola di flessibilità e prossima Legge di Bilancio La proposta si inserisce in una congiuntura politica europea considerata favorevole dalle associazioni, alla luce dei recenti orientamenti assunti a Bruxelles. La clausola di flessibilità aprirebbe uno spazio di bilancio per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla transizione verso una mobilità più sostenibile, spazio fiscale che, secondo ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE, sarebbe utilizzabile già a partire dalla prossima Legge di Bilancio. Il rafforzamento delle flotte aziendali è del resto al centro di diverse iniziative europee, dal Clean Corporate Vehicles Regulation all'Industrial Accelerator Act, fino all'Electrification Action Plan, che riconoscono l'elettrificazione delle flotte come leva per decarbonizzazione, competitività industriale e sicurezza energetica. Le associazioni: Da anello debole a motore dell'elettrificazione È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana, sottolineano ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE nella nota congiunta, evidenziando come in un momento in cui il mercato risente della fine degli incentivi occorra utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco. Le quattro associazioni confermano la piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio. Domande frequenti sulla proposta di riforma fiscale delle flotte aziendali Chi ha presentato la proposta di riforma della fiscalità delle flotte aziendali? La proposta è stata presentata congiuntamente da ANFIA ANIASA Motus-E e UNRAE , trasmessa al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Quanti veicoli potrebbero essere immatricolati grazie alla proposta? Secondo le stime delle associazioni, la proposta consentirebbe l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029. Qual è il costo stimato della proposta per lo Stato? L'impegno finanziario complessivo è stimato in circa 515 milioni di euro , a cui si aggiungono meno di 2,5 milioni di euro per l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica. Perché il canale aziendale è considerato strategico per l'elettrificazione? In Italia le flotte aziendali rappresentano circa il 30% delle nuove immatricolazioni, contro il 60% nella media UE: rafforzare questo canale accelererebbe la diffusione dell'elettrico e il rinnovo del parco circolante. Da quando potrebbe essere operativa la riforma proposta? Le associazioni indicano la prossima Legge di Bilancio come primo momento utile per rendere operativa la proposta, grazie allo spazio fiscale aperto dalla clausola di flessibilità europea. Quali iniziative europee sostengono l'elettrificazione delle flotte aziendali? Il tema è al centro di diverse iniziative UE, tra cui il Clean Corporate Vehicles Regulation , l' Industrial Accelerator Act e l' Electrification Action Plan ?? Newsletter Motorionline Notizie dal mondo dei motori, gratis Iscriviti e ricevi direttamente nella tua casella le ultime notizie su auto, moto, Formula 1 e

tutto il motorsport. Puoi disiscriverti in qualsiasi momento. ?? Auto ??? Moto ??? Formula 1 ?? MotoGP ? Nautica ? Elettrico ?? Motorsport ?? Flash News Iscriviti gratis ? Cliccando ti iscrivi alla newsletter e accetti la Privacy Policy . Niente spam, disiscrizione in un click.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

News Vehicles ▾ Off-Road ▾ Care ▾ People ▾ Logistic Megatrend ▾



ONROADMAG

YOUR JOURNEY, OUR STORIES



ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE propongono una riforma fiscale per sostenere flotte aziendali, elettrificazione e rinnovo del parco.

ASSOCIAZIONI

NOTIZIE

Fiscalità delle flotte aziendali, la proposta di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE per il rilancio del mercato

21 SETTEMBRE 2026 · 2 MINS READ · BY GIUSEPPE MOI

ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE chiedono una revisione della fiscalità delle flotte aziendali: l'obiettivo è

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

favorire 400 mila immatricolazioni a zero e basse emissioni tra il 2027 e il 2029.

La fiscalità delle flotte aziendali torna al centro del confronto sul futuro del mercato automobilistico italiano. ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE hanno presentato al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri una proposta congiunta per modificare il trattamento fiscale del comparto, puntando a rafforzare un canale che in Italia rappresenta poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, contro una quota vicina al 60% nell'Unione europea. Secondo le quattro associazioni, questo divario incide sia sulla diffusione dei veicoli elettrici e ibridi plug-in, sia sulla velocità di rinnovo del parco circolante e, successivamente, sulla disponibilità di modelli più recenti nel mercato dell'usato. Il tema assume maggiore rilievo dopo la conclusione degli incentivi all'acquisto, mentre a livello europeo le flotte vengono considerate uno degli strumenti per accompagnare elettrificazione, decarbonizzazione e competitività industriale. In questo quadro si collocano iniziative come il Clean Corporate Vehicles Regulation, l'Industrial Accelerator Act e l'Electrification Action Plan. Per ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE, una revisione della fiscalità delle flotte aziendali potrebbe quindi incidere contemporaneamente sulla domanda di nuovi veicoli, sul ricambio del parco e sulla transizione tecnologica.

La proposta: 400 mila veicoli nel triennio 2027-2029

Il piano elaborato dalle quattro organizzazioni stima che una diversa fiscalità delle flotte aziendali potrebbe favorire l'immatricolazione di circa 400 mila veicoli a zero e basse emissioni tra il 2027 e il 2029. L'impegno finanziario previsto è pari a 515 milioni di euro. A questo intervento si affianca la richiesta di eliminare la penalizzazione fiscale oggi applicata alla ricarica domestica dei veicoli aziendali, con un impatto sui conti pubblici valutato in meno di 2,5 milioni di euro. L'obiettivo è ampliare gli effetti della misura oltre il solo contenimento delle emissioni: un maggiore ricorso alle flotte potrebbe sostenere le vendite di veicoli nuovi e, con il passare degli anni, aumentare anche l'offerta di mezzi più efficienti sul mercato dell'usato. La proposta viene inoltre collegata al nuovo quadro europeo e agli spazi di bilancio che, secondo le associazioni, potrebbero derivare dalla clausola di flessibilità per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla transizione energetica e sulla riduzione delle emissioni. Le risorse, nella prospettiva illustrata da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE, potrebbero essere utilizzate già dalla prossima Legge di Bilancio, rendendo la fiscalità delle flotte aziendali uno degli strumenti disponibili per intervenire sul mercato automotive.

Le associazioni chiedono l'intervento dalla prossima Legge di Bilancio

ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE indicano quindi nella prossima manovra finanziaria il possibile punto di partenza per rendere operativo il nuovo assetto. "È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana", sottolineano le associazioni. La richiesta nasce in una fase nella quale il mercato deve confrontarsi con la fine degli incentivi e con un parco circolante italiano caratterizzato da un'età elevata rispetto agli altri grandi mercati europei. Una fiscalità delle flotte aziendali più vicina a quella adottata negli altri Paesi europei viene indicata come possibile leva per sostenere la domanda e accelerare il ricambio dei veicoli, con ricadute anche sul mercato dell'usato e sulla filiera automotive. Le quattro organizzazioni hanno inoltre confermato la disponibilità a un confronto con il Governo per definire l'attuazione della proposta. L'obiettivo indicato è rendere il canale aziendale più strutturale nel mercato italiano, intervenendo su un segmento che, per peso sulle immatricolazioni, rimane oggi sensibilmente al di sotto della media europea.





QUATTORRUOTE

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



**FLEET &
BUSINESS**
NOLEGGIO • SERVIZI • RETI

ABBONATI: È GRATIS

Quattroruote Fleet&Business è la rivista per i professionisti del fleet management

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

con il supporto di  **QUATTORRUOTE**
Professional

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

AZIENDE

Deducibilità fino al 60% e tetto a 26.000 euro: la riforma fiscale delle auto aziendali sul tavolo del governo



Mario Rossi | aggiornato il 21/09/2026 | 0 commenti

Clio, Captur, Austral: maxi prova ibride Renault

ADV

Aggiungi Quattroruote ai preferiti su Google

Innalzamento del **massimale fiscalmente deducibile** da 18.075 a 26 mila euro e innalzamento dal 20 al 30-60% della **deducibilità dei costi** le **auto plug-in ed elettriche**. Questa, in estrema sintesi, la proposta congiunta di revisione della **fiscalità delle auto aziendali** che **Anfia**, Aniasa, Motus-E e Unrae hanno trasmesso al ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio in vista della cosiddetta sessione di bilancio, che porterà entro fine anno all'approvazione della legge "Finanziaria", come si chiamava una volta, per il 2027.

Ma vediamo nel dettaglio i contenuti, che Quattroruote ha potuto leggere, della proposta che le quattro principali associazioni di settore hanno inviato al governo nella prospettiva del "rafforzamento del canale aziendale" al fine di "sostenere contemporaneamente la domanda di **veicoli nuovi**, la transizione tecnologica e il rinnovo del **parco circolante italiano**, tra i più anziani dei grandi mercati europei".

Massimale fiscalmente riconosciuto a 26 mila euro

Iniziamo dalle cosiddette **auto aziendali in pool**, attualmente soggette a una deducibilità dei costi di acquisto del 20% nel

I PIÙ POPOLARI

01 Bollo auto, stop nel 2027 per milioni di veicoli: ecco chi sarà esentato

02 Cuore cinese, assemblaggio in Italia: così nasceranno le nuove Maserati elettriche

03 Golf e T-Roc full hybrid, Volkswagen completa l'offerta con le nuove 136 CV

04 Non solo elettriche ed Erev: la prossima mossa di Leapmotor sono le plug-in MM-i

05 Oltre 21 km/l in città: quanto consuma davvero la Fiat Grande Panda Hybrid

VEDI ALTRO

FOCUS ON

brand stories

ADV

limite di 18.075 euro, i vecchi 35 milioni di lire fissati con la legge di bilancio per il 1998 e poi convertiti automaticamente in euro l'1 gennaio 2002. Le associazioni chiedono da tempo un innalzamento a 26 mila euro, una somma che, peraltro, solo in parte compenserebbe la mancata rivalutazione dei vecchi 35 milioni di lire, equivalenti oggi a oltre 31 mila euro.

Per le **vetture a noleggio**, invece, la richiesta è di passare dagli attuali 3.615 euro (i vecchi 7 milioni di lire) a 5.200 euro, mentre una rivalutazione piena imporrebbe di arrivare ad almeno 6.200 euro.

Deducibilità fino al 60% per Phev ed elettriche

Per quanto riguarda la **deducibilità fiscale** (nei limiti appena visti), le associazioni chiedono di superare l'attuale schema 20%-70% previsto, rispettivamente, per le auto in pool e per quelle a uso promiscuo, e di modulare la deducibilità in funzione dell'alimentazione sulla base di uno schema che si ispira alla recente riforma del **fringe benefit** e che, dunque, privilegia le **macchine elettriche e plug-in**.

Dunque, per le vetture in pool: 30% per le Phev con emissioni di CO2 superiori a 90 g/km, 40% per le Phev con CO2 fino a 90 g/km e 60% per le **elettriche**; sulle auto a uso promiscuo, invece, si chiede di passare dall'attuale 70% al 73%, 77% e 90% rispettivamente.

Un doppio intervento, quella sui massimali e sulle percentuali, che, sempre secondo **Anfia**, Aniasa, Motus-E e Unrae, costerebbe allo Stato circa 515 milioni di euro, ma che sposterebbe sensibilmente gli **acquisti aziendali** e i noleggi facendo aumentare del 65% le immatricolazioni **Bev e Phev**.

Detassare la ricarica domestica

ADV



Non solo. Le associazioni chiedono al governo di eliminare anche la penalizzazione fiscale sulla **ricarica domestica dei veicoli aziendali**, rimborsata al dipendente per fini aziendali e, dunque, tassata come reddito da lavoro dipendente. Di fatto, la **ricarica domestica della company car** subisce attualmente una doppia tassazione: quella inclusa forfettariamente nel fringe benefit calcolato dall'Aci e poi quella a cui è soggetto il rimborso spese, al contrario di quanto accade con la **ricarica pubblica o aziendale**, che per il dipendente non comporta alcuna tassazione.

Questa seconda misura, secondo i calcoli delle quattro associazioni, avrebbe un impatto finanziario, per le casse dello Stato, di 2,5 milioni di euro.

Sfruttare la clausola di flessibilità

Secondo le associazioni, tuttavia, il pacchetto di riforme, oltre ad avere un effetto positivo sulla riduzione delle emissioni, sulla domanda di veicoli nuovi ("400 mila a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029"), sul ricambio del parco e sull'alimentazione del **mercato dell'usato** "a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del paese", sarebbe perfettamente coerente con la **clausola di flessibilità dell'Unione europea**, che "apre uno spazio di bilancio per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla **transizione verso una mobilità più sostenibile**. Le risorse per intervenire, dunque, ci sono", concludono Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae, "lo spazio fiscale riconosciuto dalla Commissione è utilizzabile a partire dalla prossima legge di bilancio".



Username password [ACCEDI](#) [Non riesco ad accedere](#)

[Ricerca](#)

[Abbonamenti](#)

[Contatti](#)

[HOME](#) [Società](#) [Politiche](#)
[Associazioni dell'Energia](#)

[Leggi e atti](#)
[amministrativi](#)

[Attività](#) [Mercati](#)
[Parlamentare e](#)

[Distribuzione](#)
[e Consumi](#)

[Petrolio](#)

[Energia](#) [Gas](#)
[Elettrica Naturale](#)

[Nucleare](#) [Altre](#)
[Fonti](#)

[Ambiente](#)
[Sicurezza](#)

[CPL -](#)

[Efficienza](#)

[COMMENTI EDITORIALI](#)



Ti

Evidenzia parola

x



[« Trasporti](#)

lunedì 21 settembre 2026

[LE NOTIZIE GIORNO PER GIORNO](#)

Flotte aziendali, la proposta unitaria delle associazioni

Con la fine degli incentivi, il mercato dell'auto a zero e basse emissioni cerca nuova spinta. È quanto cercano [Anfia](#), [Aniasa](#), [Motus-E](#) e [Unrae](#) con una proposta unitaria sulle flotte aziendali: rivedere la fiscalità per centrare gli obiettivi indicati da Bruxelles e accelerare il rinnovo del parco circolante.

In Italia il canale pesa meno del 30% ...

© Riproduzione riservata



*Archivio Digitale in
PDF*

Ultimo numero:
lunedì 21 settembre

Soltanto gli **utenti abbonati alla Staffetta Quotidiana** possono leggere interamente gli articoli.

[Richiedi un abbonamento di prova](#)

[Torna su](#)

NOTIZIE NELLA STESSA SEZIONE

Precedenti

- 21/09 [Mezzi pesanti, in estate frenano gli elettrici](#)
- 19/09 [Auto, l'Europa fa i conti con la Cina](#)
- 16/09 [E.On si allea con la cinese Byd sulla ricarica](#)
- 11/09 [Auto, a che punto è la transizione all'elettrico in Europa](#)
- 08/09 [La Ferrari Luce, i filantropi e gli appassionati](#)



Email

☐ Accenso al trattamento dei dati. Leggi la [Privacy Policy](#)

[Iscriviti](#)



[AGENDA EUROPEA](#)



[STAFFETTA PREZZI](#)

RUBRICHE

[Prezzi Rete Carburanti](#)

[Borsa Elettrica](#)

[Margini Compagnie](#)

[Mercato Tutelato](#)