



Arval Mobility
Observatory

M O B I L I T Y A N D F L E E T

BAROMETER 26

Il Barometro delle Flotte Aziendali e della Mobilità

CLICCA QUI
PER INIZIARE



Benvenuto in BAROMETER26.

Barometer26 è una rivista interattiva, navigabile comodamente da desktop.

All'interno delle pagine troverai, sempre in alto, il **menù contestuale** per muoverti agilmente tra i capitoli del documento e, sempre in basso a destra, le **freccine** per cambiare pagina. Ogni capitolo contiene una slide di **sintesi per ogni survey effettuata**: basterà un clic per visualizzare il **grafico** corrispondente.

Buona osservazione.

Per iniziare a navigare le sezioni, **clicca sulle voci del menù qui in basso.**



/ INTRO	/ EXECUTIVE SUMMARY	1 / DAL CONTROLLO OPERATIVO ALLA MEDIAZIONE DECISIONALE	2 / LE PRIORITÀ DICHIARATE	3 / DATI E CONNETTIVITÀ
4 / TRANSIZIONE ENERGETICA	5 / CHARGING STRATEGY E CHARGING POLICY	6 / ENERGY TRANSITION MATURITY SCORE	7 / MOBILITÀ ALTERNATIVA E NUOVI MODELLI	8 / LA MATURITÀ DELLA MOBILITÀ AZIENDALE IN ITALIA



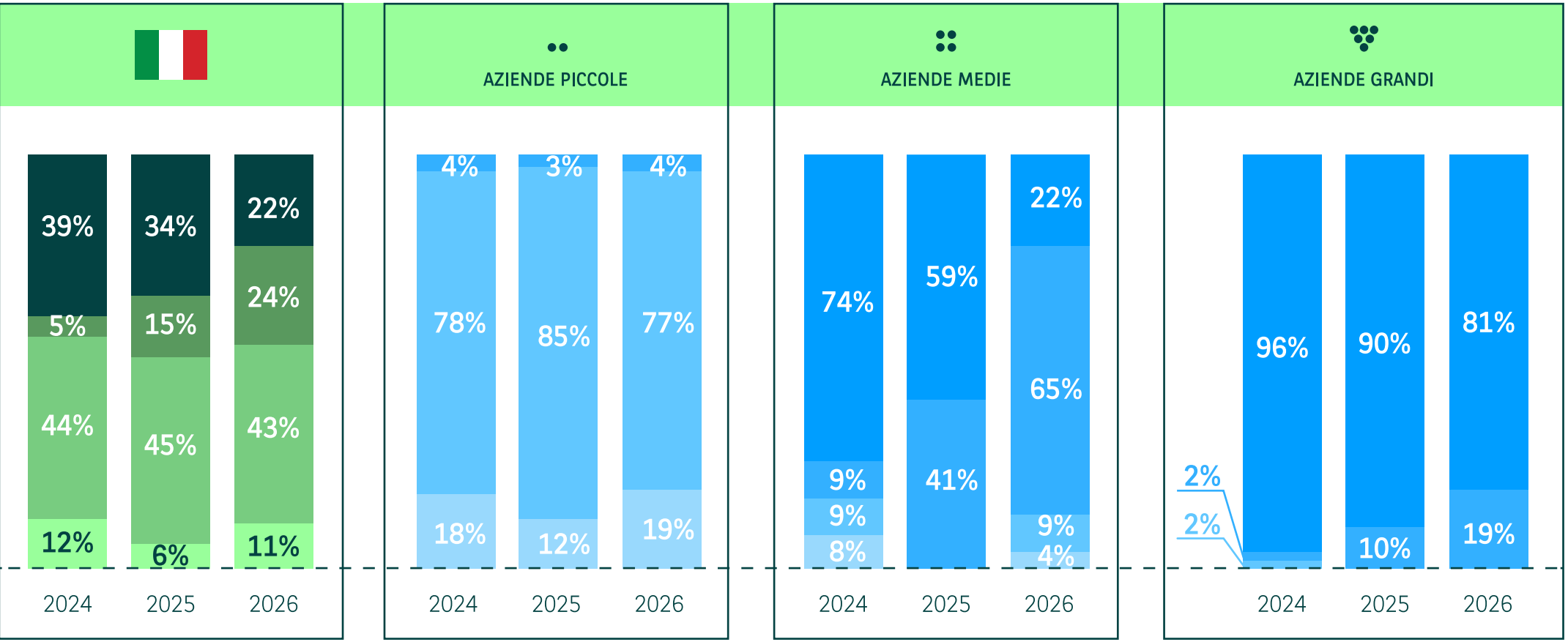
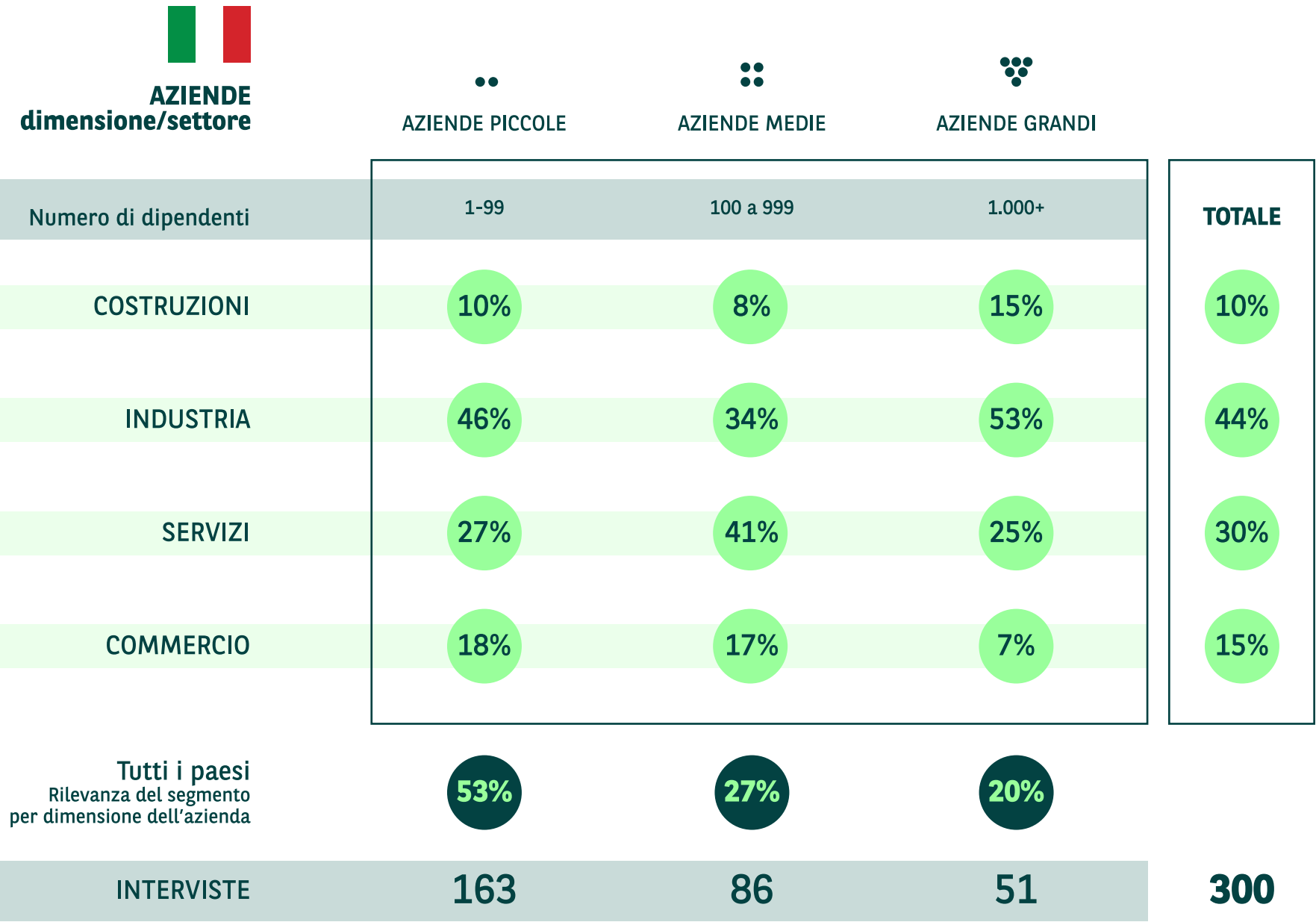
INTRO


clicca per visualizzare
il campione d'indagine.

Campione d'indagine

Nel Barometro delle Flotte Aziendali e della Mobilità 2026 sono stati coinvolti 33 Paesi, tra Europei ed extraeuropei. Le aziende italiane coinvolte sono state 300 (su un totale di 10 157 a livello globale), appartenenti a diversi settori.

I **decision maker** intervistati hanno da un lato raccontato le caratteristiche delle flotte che gestiscono, dall'altro le sfide che dovranno affrontare nel prossimo futuro, tra controllo dei costi, transizione energetica e sostenibilità.



Executive summary

1

LE PRIORITÀ
SONO CHIARE.
L'ALLINEAMENTO
ORGANIZZATIVO
È LA VERA SFIDA.

2

I DATI SONO
DIFFUSI.
LA CULTURA
DEL DATO È
ANCORA DA
CONSOLIDARE.

3

CRESCE
L'ELETTRICO.
LA GOVERNANCE
DELLA RICARICA
È CENTRALE.

4

LA MOBILITÀ
ALTERNATIVA
AMPLIA IL
PERIMETRO
DECISIONALE.

5

LA MOBILITÀ
AZIENDALE È
ENTRATA IN
UNA FASE DI
MATURITÀ
SELETTIVA.



Nel 2026 la differenza non sarà determinata dalla tecnologia e dalle soluzioni adottate, ma dalla coerenza con cui dati, policy, governance ed energia verranno integrati in un modello strutturato.

Come sta cambiando il ruolo della flotta

CAP.1

Dal controllo
operativo alla
mediazione
decisionale



La flotta aziendale rappresenta uno spazio di sintesi tra obiettivi di impresa diversi, in cui il valore non nasce dalla scelta perfetta, ma dalla capacità di governare compromessi sostenibili.

Negli ultimi anni la gestione della **flotta aziendale** ha progressivamente smesso di essere un perimetro puramente operativo. Quello che emerge con chiarezza dalla ricerca 2026 è **un cambiamento più profondo e meno visibile: sta cambiando il ruolo** della funzione flotta all'interno dei processi decisionali aziendali, prima ancora degli strumenti utilizzati o delle soluzioni adottate.

Oggi le aziende si trovano a prendere **decisioni sulla mobilità** in un **contesto** caratterizzato da **maggiore complessità strutturale**: pressioni normative, incertezza industriale, evoluzione tecnologica non lineare e obiettivi aziendali sempre più eterogenei. In questo scenario, **la flotta non è più solo un centro di costo da ottimizzare**, ma diventa uno **spazio in cui convergono esigenze diverse** e, talvolta, **divergenti**.

I dati mostrano come la gestione della mobilità aziendale **coinvolga oggi un numero crescente di funzioni**. Accanto al fleet manager, entrano sempre più stabilmente nel processo decisionale figure come il CFO, l'HR manager e il responsabile della sostenibilità. **Questo allargamento non è episodico, ma riflette una trasformazione strutturale**: le scelte sulla flotta hanno impatti che vanno oltre l'ambito tecnico, toccando temi di costo complessivo, compliance normativa, politiche di welfare e posizionamento ESG.

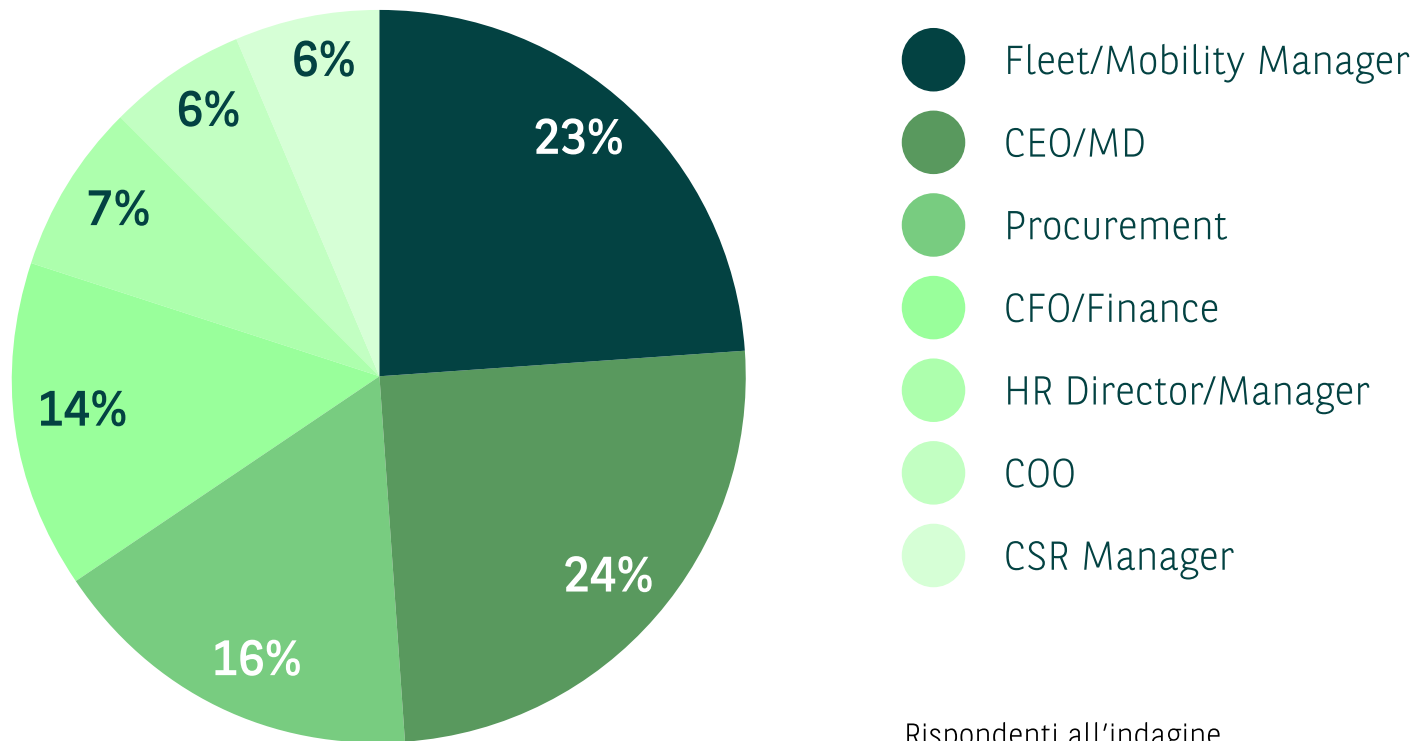
In questo contesto, il fleet manager si trova sempre meno nella condizione di "scegliere la soluzione migliore" e sempre più spesso in quella di **mediare tra obiettivi aziendali differenti**. Il risultato è un **processo decisionale più articolato**,

che può apparire meno rapido o meno lineare rispetto al passato, ma che risponde a una maggiore complessità di fondo.

Questa dinamica aiuta a spiegare perché, in molte aziende, **le scelte sulla mobilità risultino oggi più gradualì, ibride o sperimentali**. Non si tratta necessariamente di indecisione o resistenza al cambiamento, quanto piuttosto della **necessità di trovare equilibri sostenibili** tra esigenze economiche, ambientali e organizzative.

Il quadro che emerge è coerente con quanto descritto nel white paper ACT 2026: **la complessità non viene eliminata, ma redistribuita all'interno dei processi decisionali**. La flotta diventa così uno dei luoghi in cui questa complessità prende forma concreta, rendendo evidente come la mobilità aziendale sia ormai una leva strategica e non più soltanto operativa.

LA GESTIONE DELLA FLOTTA È SEMPRE PIÙ UNA DECISIONE CONDIVISA



Rispondenti all'indagine
"Barometro delle flotte 2026"

CAP.2

Le priorità
dichiarate

/ Cosa le aziende cercano di governare oggi /



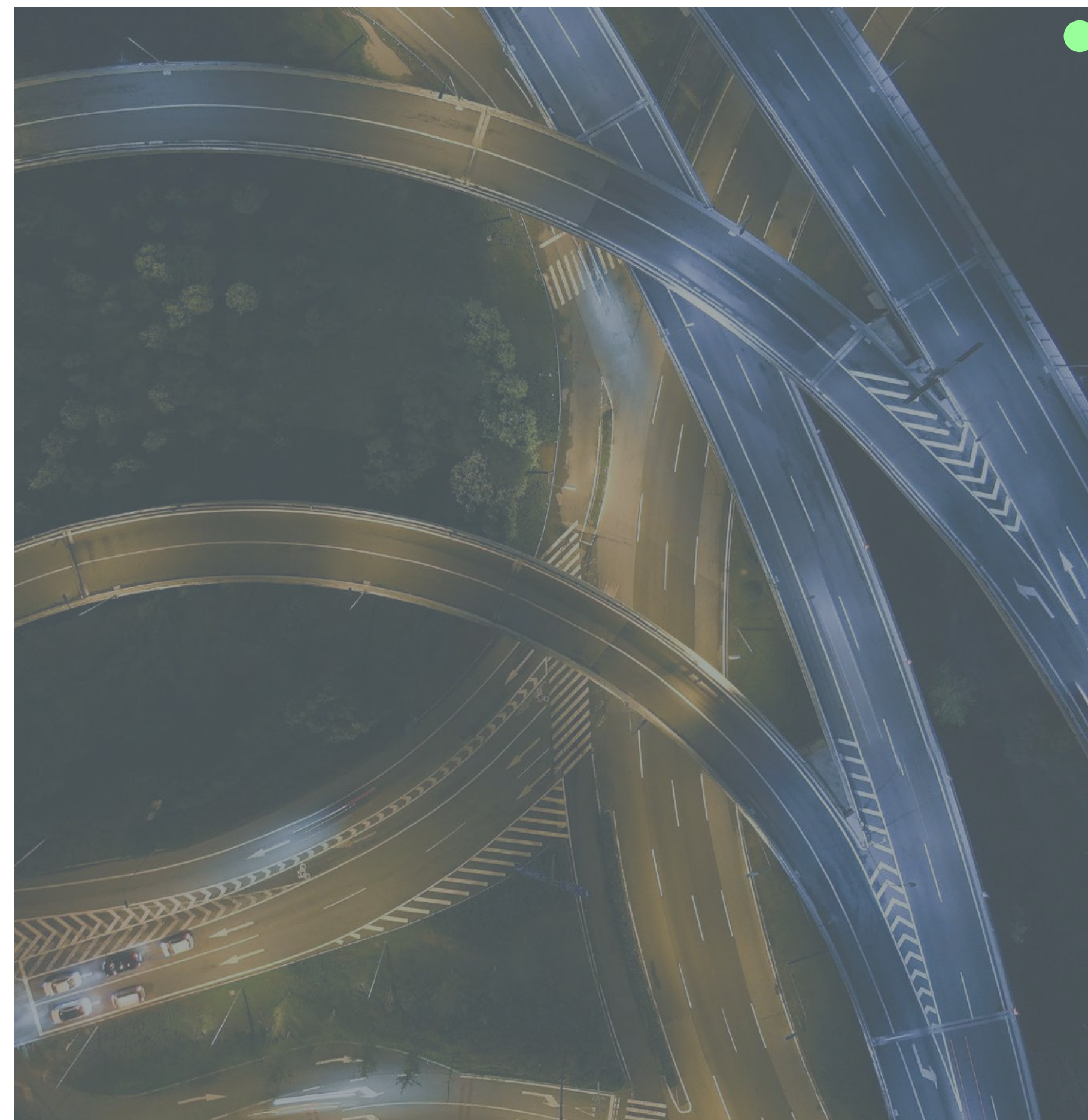
Dalla ricerca emergono obiettivi chiari, ma non sempre
facili da tradurre in scelte operative coerenti.

Analizzando le principali sfide e priorità indicate dagli intervistati, emerge un quadro relativamente chiaro su ciò che le aziende italiane considerano oggi strategico nella gestione della mobilità aziendale.

Le risposte mostrano una **forte concentrazione su alcuni obiettivi ricorrenti**, che riflettono le pressioni economiche, normative e organizzative del contesto attuale: il **controllo dei costi complessivi** della flotta, la **gestione della transizione energetica** e l'esigenza di **garantire maggiore flessibilità e sostenibilità** delle soluzioni di mobilità. A questi si affiancano temi legati alla compliance normativa e alla necessità di adattare le politiche di mobilità a un'organizzazione del lavoro in evoluzione.

Queste indicazioni restituiscono l'immagine di **aziende consapevoli delle sfide** che stanno affrontando e **orientate a una gestione più strutturata della mobilità**. Allo stesso tempo, la varietà e la compresenza degli obiettivi evidenziano una crescente complessità decisionale: **le priorità non si sostituiscono tra loro, ma si sommano**, rendendo più difficile individuare soluzioni lineari.

Il quadro che emerge non è quello di un sistema disorientato, ma di un sistema sotto pressione, chiamato a tenere insieme esigenze diverse e talvolta contrastanti. È all'interno di questa tensione che vanno lette le scelte operative delle aziende e l'utilizzo degli strumenti oggi disponibili, inclusi dati e connettività.



Clicca la voce desiderata per visualizzare i diagrammi corrispondenti

LE PRINCIPALI SFIDE PER LA GESTIONE DELLA MOBILITÀ

LA DECARBONIZZAZIONE

LA DECARBONIZZAZIONE

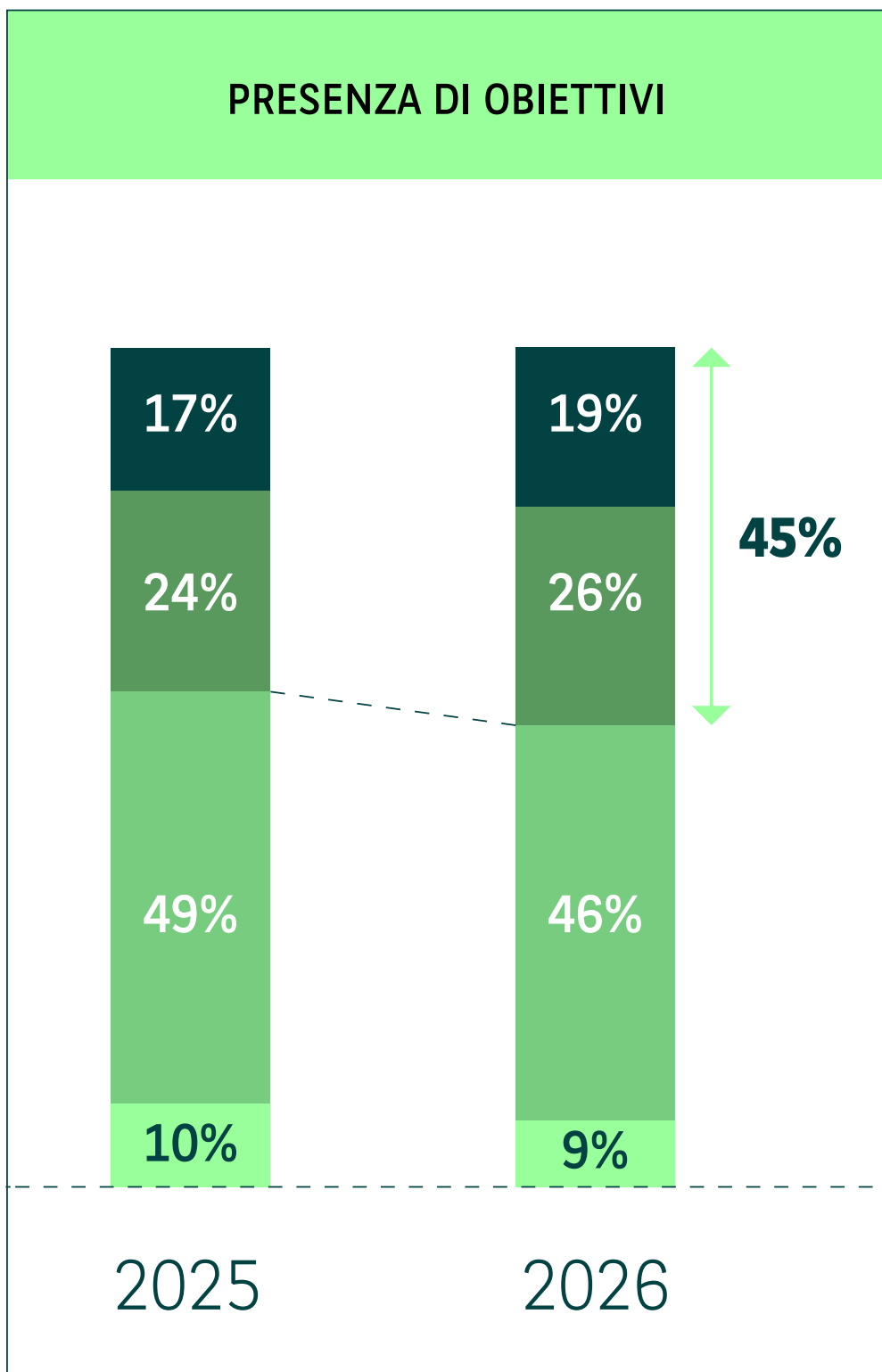
Domanda (1) : La vostra organizzazione ha obiettivi di decarbonizzazione mirati? Non è limitato alla flotta, ad esempio “Net 0”

Base: aziende con veicoli aziendali =100%

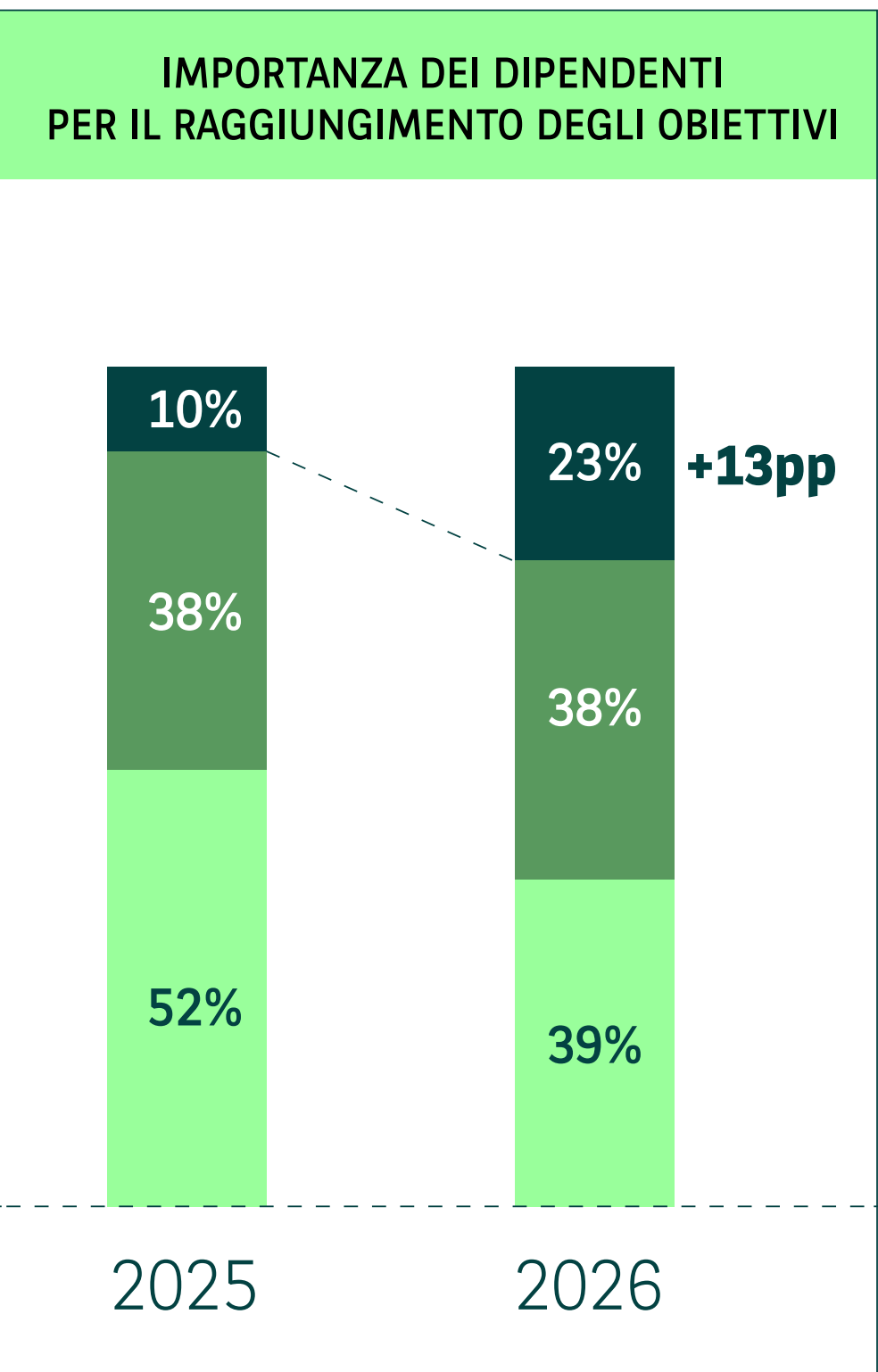
Domanda (2) : Come valuteresti il contributo della mobilità dei dipendenti in questi obiettivi di decarbonizzazione?

Base: aziende che hanno obiettivi di decarbonizzazione

SI
LO STO VALUTANDO
NO
NON SAPREI

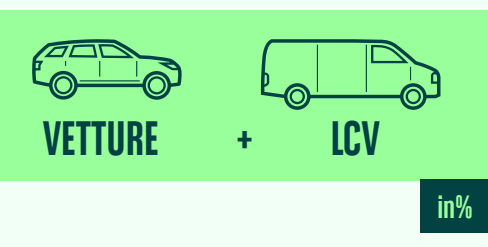


CONTRIBUTO ELEVATO
CONTRIBUTO MEDIO
CONTRIBUTO BASSO



IL NOLEGGIO DELL'USATO

APPROFONDIMENTO

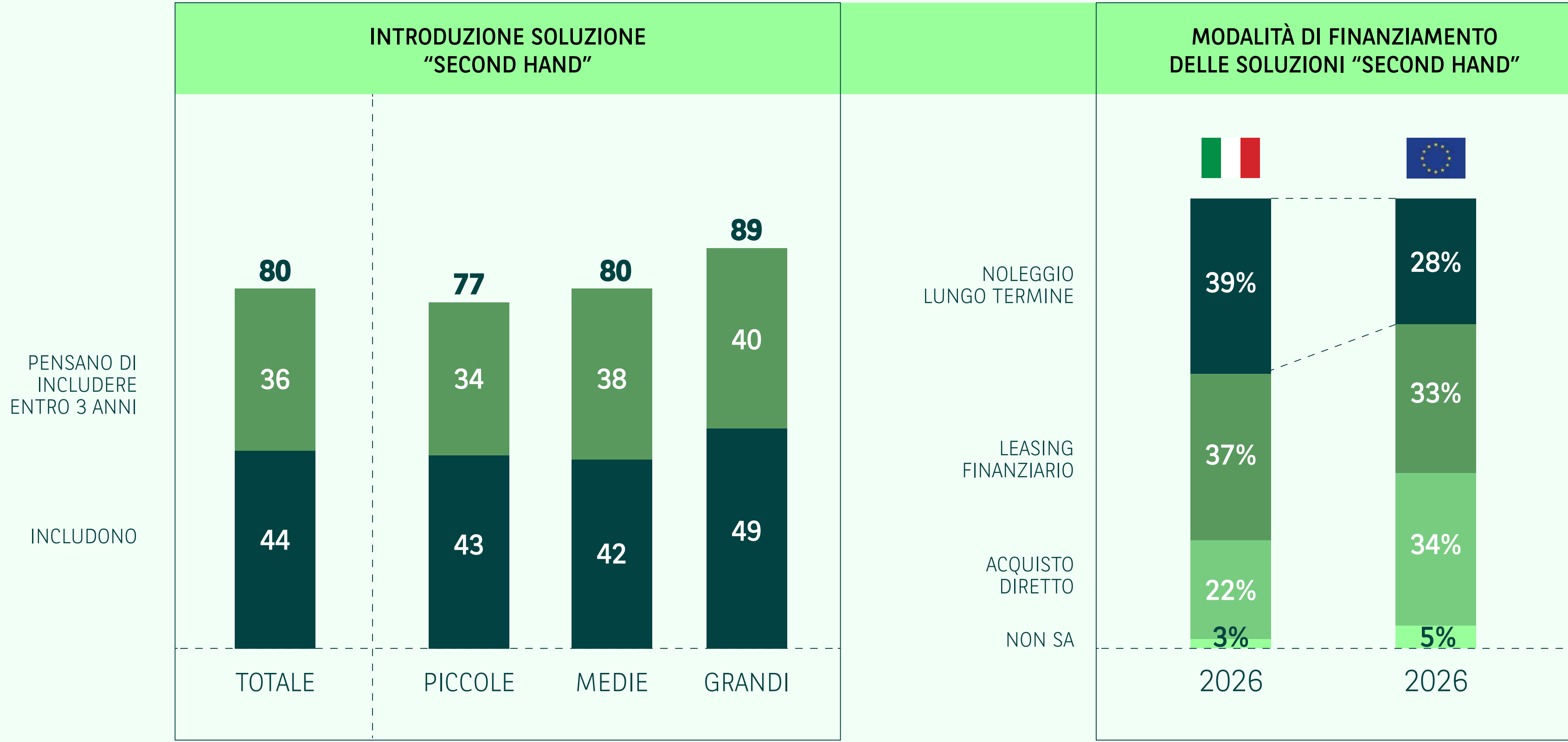


Domanda (1): La tua flotta include veicoli che non erano nuovi quando li hai acquisiti, o pensi di includerne alcuni nei prossimi 3 anni?

Base: aziende con veicoli aziendali =100%

Domanda (2): Qual è il metodo principale previsto per finanziare i veicoli usati della tua flotta?

Base: aziende che possiedono o considerano di possedere veicoli aziendali "usati"



Una base sempre più diffusa, una maturità ancora in costruzione



La raccolta di dati di flotta cresce, ma il loro utilizzo come strumento strutturato di supporto alle decisioni aziendali è ancora in fase di evoluzione.

Negli ultimi anni, la **connettività** dei veicoli e la **disponibilità** di **dati** di flotta sono diventate una **componente sempre più presente** nella gestione della mobilità aziendale.

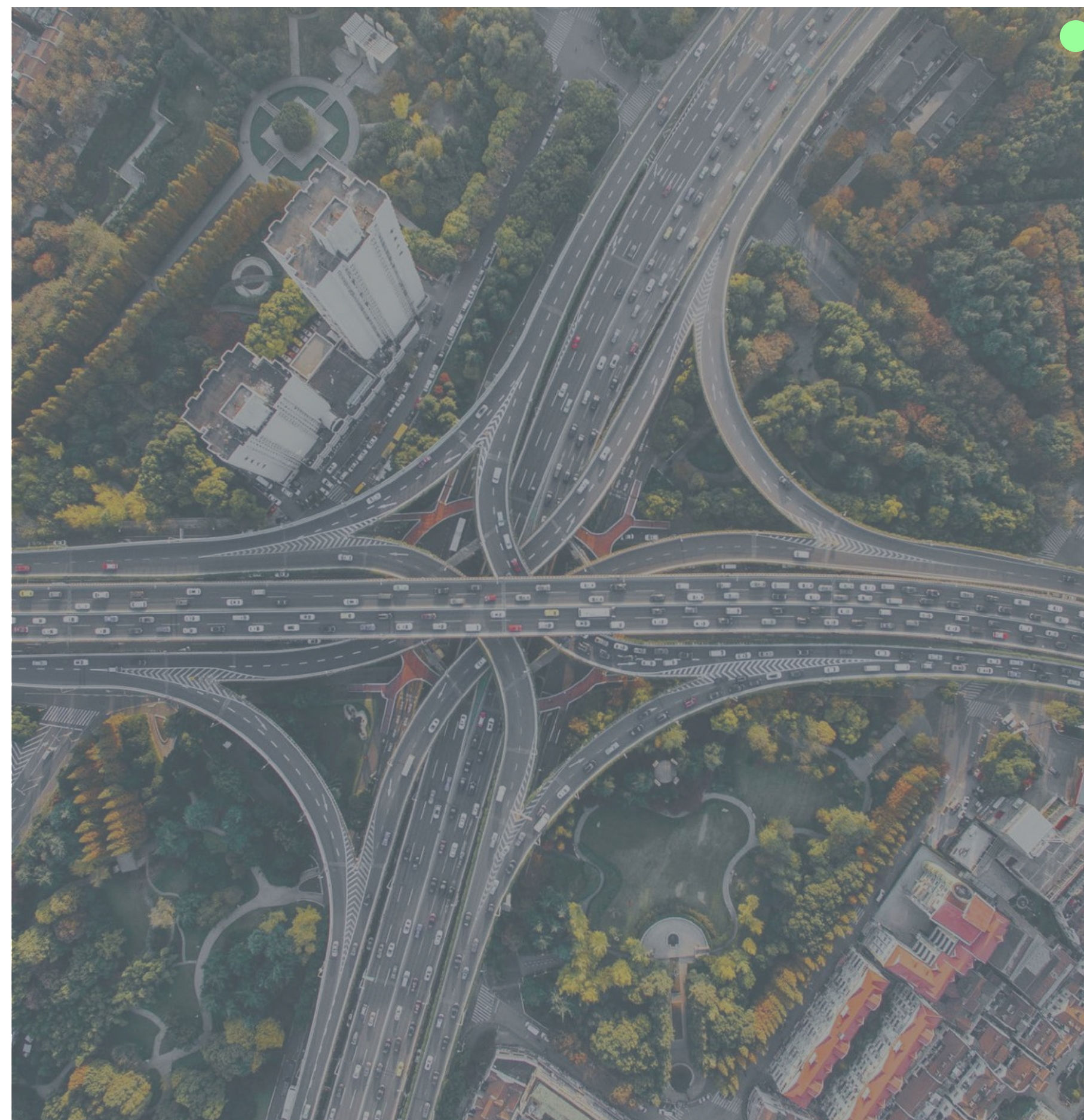
Oggi un numero crescente di aziende dispone (o pensa a breve di disporre) di informazioni relative all'utilizzo dei veicoli, alle percorrenze, ai consumi e ai costi operativi, segnando un'evoluzione significativa rispetto al passato.

Osservando però **le finalità dichiarate di utilizzo di questi dati, emerge un quadro articolato**. Le informazioni raccolte vengono impiegate in prevalenza a supporto delle attività di **gestione operativa della flotta**, contribuendo al controllo dei costi e alla razionalizzazione dei processi amministrativi.

Più eterogeneo e **meno esplicito** è invece **l'utilizzo dei dati come leva strutturata per decisioni di medio-lungo periodo**, come la revisione delle car policy, le scelte sulle alimentazioni o l'integrazione nei processi di reporting aziendale.

Questa dinamica non segnala una mancanza di attenzione verso il tema, ma piuttosto una fase di transizione: la **disponibilità** dei dati **cresce più rapidamente della loro integrazione nei processi** decisionali, soprattutto in un contesto in cui le scelte sulla mobilità coinvolgono un numero sempre maggiore di funzioni aziendali. In assenza di una lettura condivisa, il rischio è che il dato resti confinato all'ambito operativo, senza esprimere pienamente il proprio potenziale come strumento di governo delle decisioni.

Il tema dei dati e della connettività si inserisce così in modo naturale nel più ampio percorso di evoluzione della flotta: da perimetro gestionale a leva strategica, capace di supportare decisioni più consapevoli in un contesto caratterizzato da complessità e discontinuità.



Clicca la voce desiderata per visualizzare i diagrammi corrispondenti

AZIENDE CON VEICOLI CONNESSI

AZIENDE CHE UTILIZZANO I DATI PROVENIENTI DALLA TELEMATICA

MOTIVI PER UTILIZZARE I DATI PROVENIENTI DALLA TELEMATICA DEI VEICOLI

MOTIVI PER UTILIZZARE I DATI PROVENIENTI DALLA TELEMATICA DEI VEICOLI

Domanda: Quali sono o sarebbero le due ragioni principali per cui usi i dati telematici per gestire la tua flotta?

Base: aziende che già utilizzano dati provenienti dalla telematica dei mezzi o stanno considerando di farlo

in%



QUANDO IL DATO DIVENTA INFRASTRUTTURA DI COMPLIANCE

APPROFONDIMENTO

I veicoli commerciali leggeri (LCV) stanno diventando **un terreno chiave per l'uso strategico dei dati**, non solo per ottimizzare operazioni di flotta, ma anche per rispondere a **nuove normative che richiedono livelli avanzati di raccolta, tracciabilità e gestione digitale dei dati di viaggio e movimento**.

Dal **1° luglio 2026**, infatti, il **Pacchetto Mobilità dell'Unione Europea estende l'obbligo del "cronotachigrafo intelligente" anche ai veicoli commerciali leggeri** con massa complessiva tra 2,5 e 3,5 tonnellate, se impegnati nel **trasporto internazionale** di merci o in attività di cabotaggio. Dal punto di vista operativo, questo significa che questi LCV dovranno **registrare digitalmente tempi di guida, sosta, pause, attraversamenti di frontiera e percorsi** utilizzando dispositivi di generazione avanzata — lo stesso principio di raccolta dati già consolidato nei veicoli pesanti.

Questa estensione normativa porta la sfida dei dati nel cuore delle operazioni quotidiane dei fleet manager, richiedendo una **capacità di integrare la raccolta e l'analisi dei dati con i processi di pianificazione, controllo e compliance interna**. In pratica, i dati non sono più solo uno strumento di efficienza: diventano **elemento necessario per la conformità normativa e per la gestione del rischio legale e operativo**.

In parallelo, sistemi come il **Registro Elettronico Nazionale per la Tracciabilità dei Rifiuti (RENTRI)** stanno spingendo le aziende italiane ad adottare **modelli digitali di tracciabilità e geolocalizzazione** anche per la gestione dei rifiuti trasportati con mezzi aziendali, accentuando ulteriormente l'importanza dei dati geospaziali nei veicoli commerciali.

Da un punto di vista di mercato, non sorprende che il settore della telematica per veicoli commerciali sia uno dei segmenti in più rapida crescita: il mercato globale della telematica per veicoli commerciali è previsto espandersi con un CAGR dell'11,2% nel periodo 2025-2032*, a testimonianza della sempre maggiore domanda di soluzioni che integrino **dati di veicolo, diagnostica, geolocalizzazione e analytics**.

- Mercato telematica LCV in crescita: +11% CAGR 2025-2032*.
- Da 1° luglio 2026 cronotachigrafo intelligente obbligatorio per LCV 2,5-3,5 t impegnati in trasporto internazionale.
- Implementazione normativa RENTRI: digitalizzazione tracciabilità rifiuti in Italia

Nei veicoli commerciali leggeri la raccolta dati **non è più solo leva di efficienza operativa**, ma diventa **elemento di conformità normativa, gestione del rischio e controllo documentale**.

Questo rende evidente una dinamica più ampia: la **maturità della mobilità passa anche dalla capacità di integrare dati, tecnologia e compliance** in un modello strutturato.

*fonte: [marketsandmarkets.com](https://www.marketsandmarkets.com)



CAP.4

Transizione
energetica

/ Una direzione condivisa, percorsi ancora differenziati. /



Le aziende riconoscono la transizione come un passaggio necessario, ma la traducono in scelte operative con tempi, strumenti e intensità diverse.

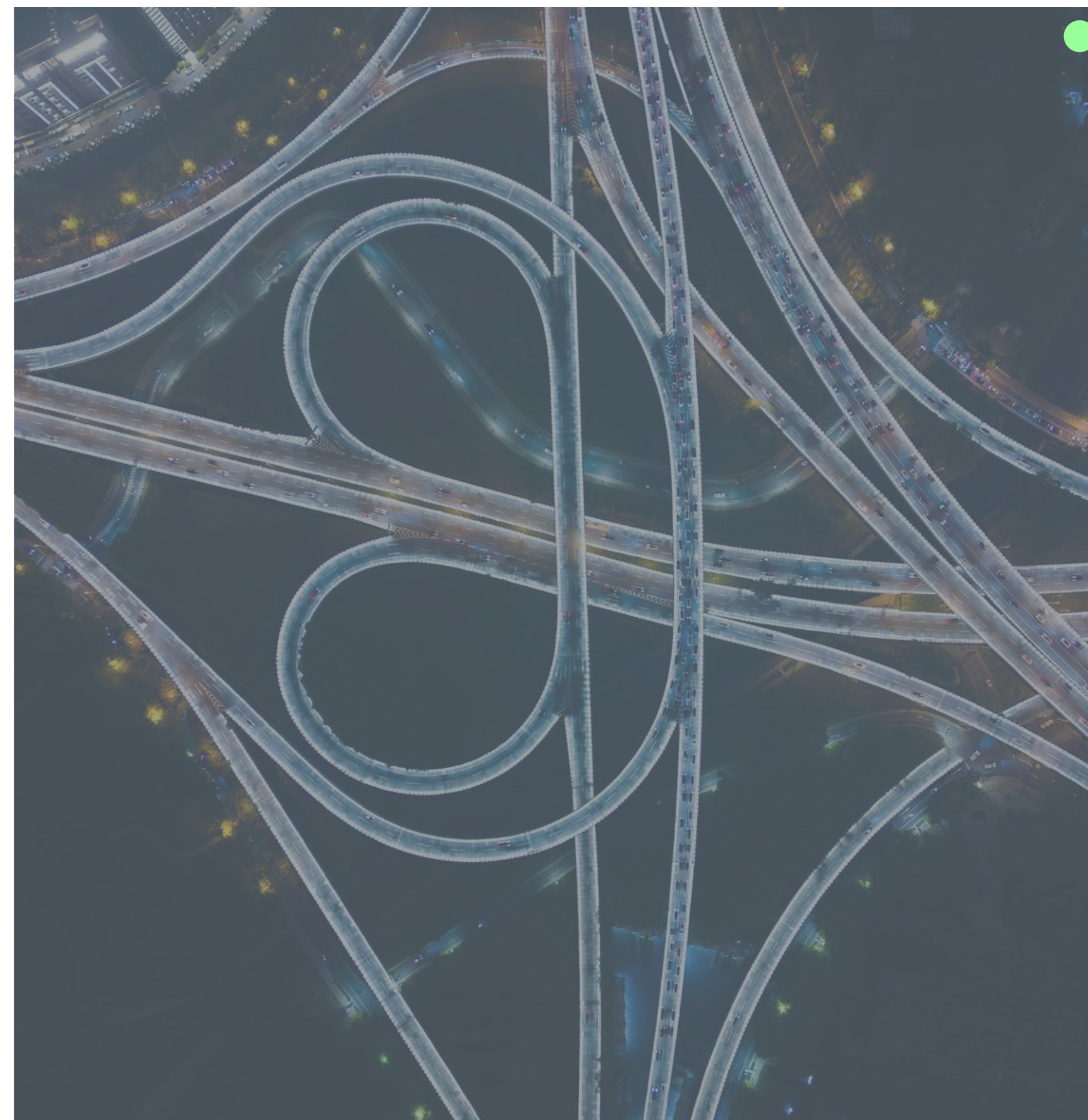
La **transizione energetica** è oggi un **tema strutturalmente presente** nelle decisioni delle aziende italiane. I dati mostrano come il superamento delle **alimentazioni tradizionali non sia più oggetto di un dibattito ideologico**, ma venga sempre più affrontato come una **questione gestionale**, legata a vincoli economici, normativi e organizzativi.

L'**interesse** verso veicoli elettrificati e soluzioni a minore impatto ambientale è **diffuso**, ma si **traduce in strategie operative differenziate**. Le aziende adottano **approcci graduali**, spesso combinando più tecnologie all'interno della stessa flotta, in funzione del contesto operativo, delle percorrenze, delle infrastrutture disponibili e delle politiche interne.

Questa frammentazione **non indica una mancanza di direzione**, ma **riflette la complessità del contesto** in cui le decisioni vengono prese. **Da un lato**, le pressioni normative e gli obiettivi di sostenibilità spingono verso una **progressiva riduzione delle emissioni**; **dall'altro**, **permangono elementi di incertezza** legati ai costi complessivi, al valore residuo dei veicoli, alla disponibilità di infrastrutture di ricarica e alla compatibilità con le esigenze operative quotidiane.

In questo quadro, la transizione viene **sempre più gestita come un processo e non come una scelta binaria**. Le aziende non cercano soluzioni definitive, ma assetti flessibili, capaci di adattarsi a un contesto in continua evoluzione e di bilanciare obiettivi ambientali, sostenibilità economica e continuità operativa.

La lettura dei dati suggerisce quindi un passaggio importante: **la transizione non è più se adottare nuove alimentazioni, ma come e a quali condizioni integrarle** in modo coerente all'interno delle politiche di mobilità aziendale.



Clicca la voce desiderata per visualizzare i diagrammi corrispondenti

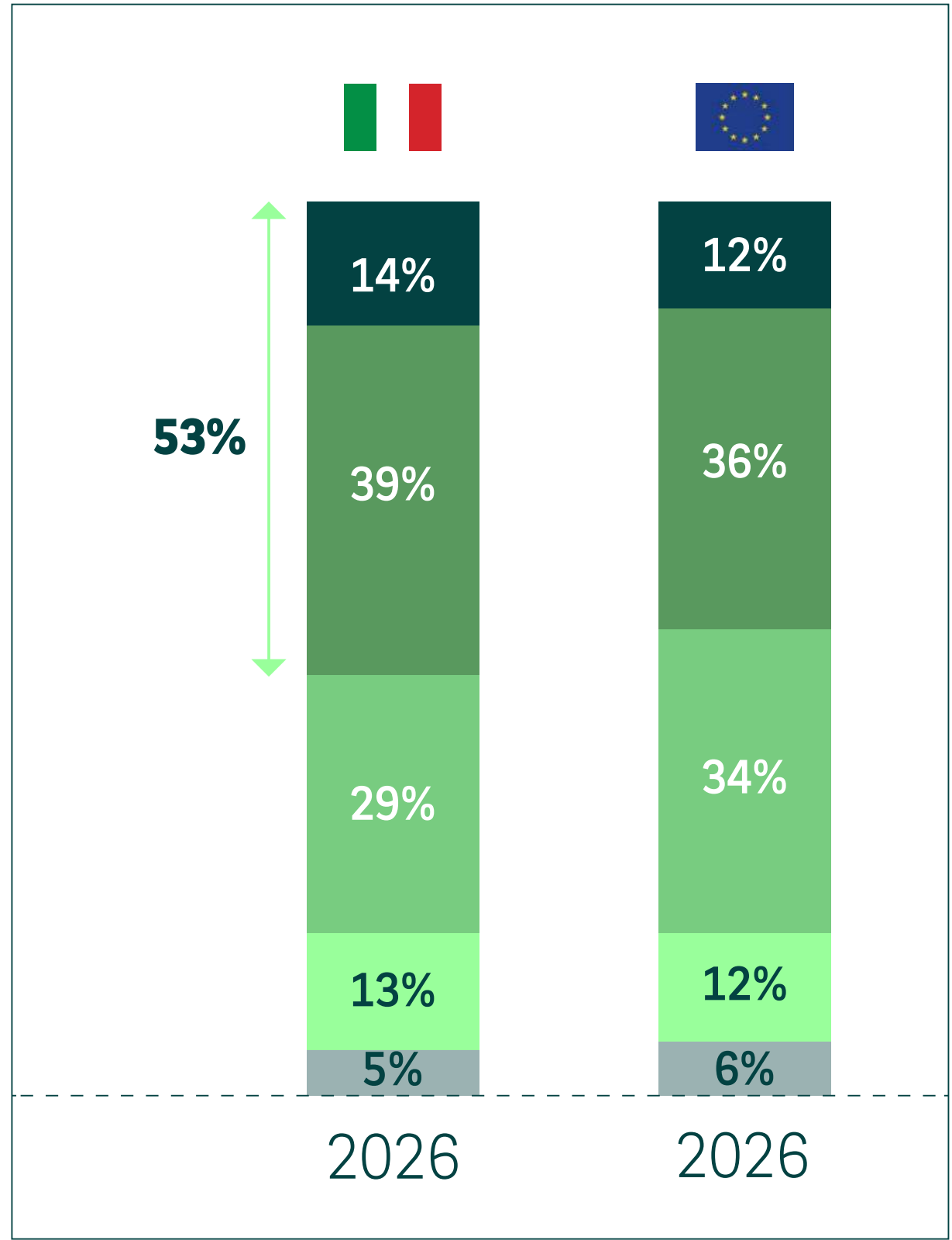
- L'IMPATTO SULLE SCADENZE 2030
- LA TRANSIZIONE ENERGETICA DELLE AUTO IN FLOTTA
- MOTIVAZIONI E BARRIERE PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA DELLA FLOTTA AUTOVETTURE
- LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEI VEICOLI COMMERCIALI IN FLOTTA
- MOTIVAZIONI E BARRIERE PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA DELLA FLOTTA LCV
- RILEVANZA DEI PROVIDER DI MOBILITÀ NELLA SCELTA DELLE ALIMENTAZIONI

RILEVANZA DEI PROVIDER DI MOBILITÀ NELLA SCELTA DELLE ALIMENTAZIONI

Domanda: In che misura il fornitore di noleggio influenza la tua decisione di passare da un veicolo termico a uno elettrico?
Base: Le aziende finanziano i loro veicoli con leasing operativo o leasing finanziario

in%

- MOLTO IMPORTANTE
- PIUTTOSTO IMPORTANTE
- ABBASTANZA IMPORTANTE
- NESSUNA IMPORTANZA
- NON SAPREI

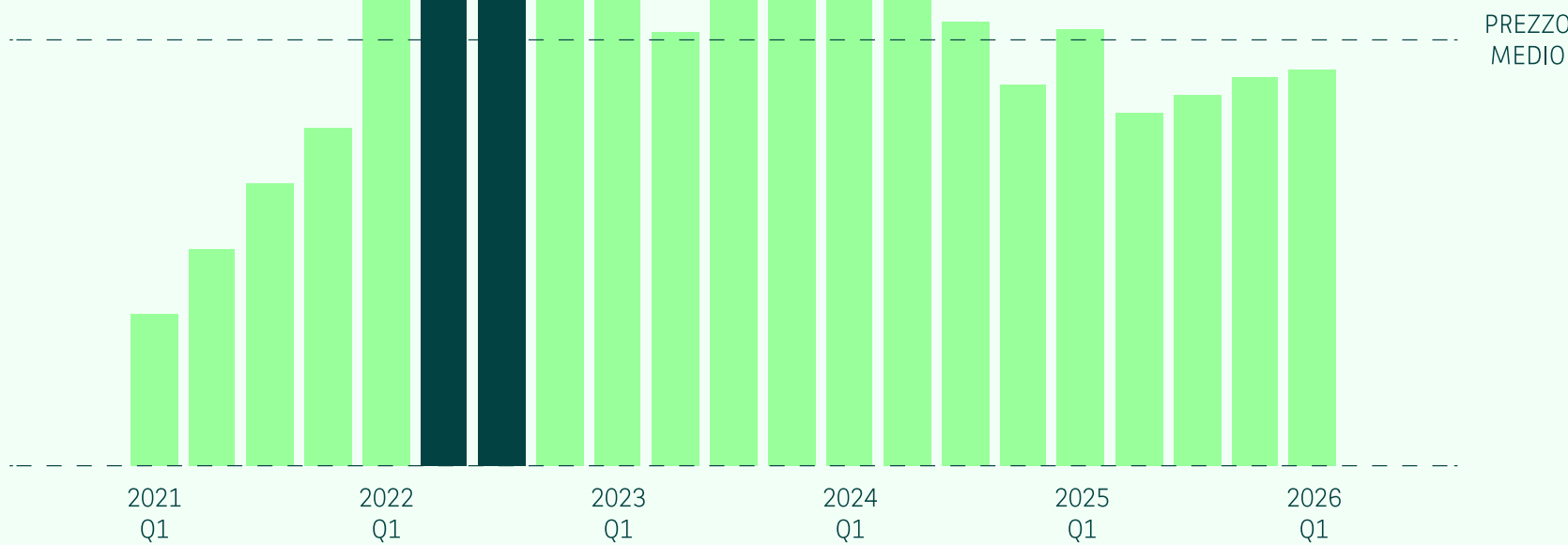


ENERGIA E PETROLIO: COME LE TRAIETTORIE DEI PREZZI INFLUENZANO I COSTI DI MOBILITÀ (E L'ATTRATTIVITÀ DELL'ELETTRICO)

APPROFONDIMENTO

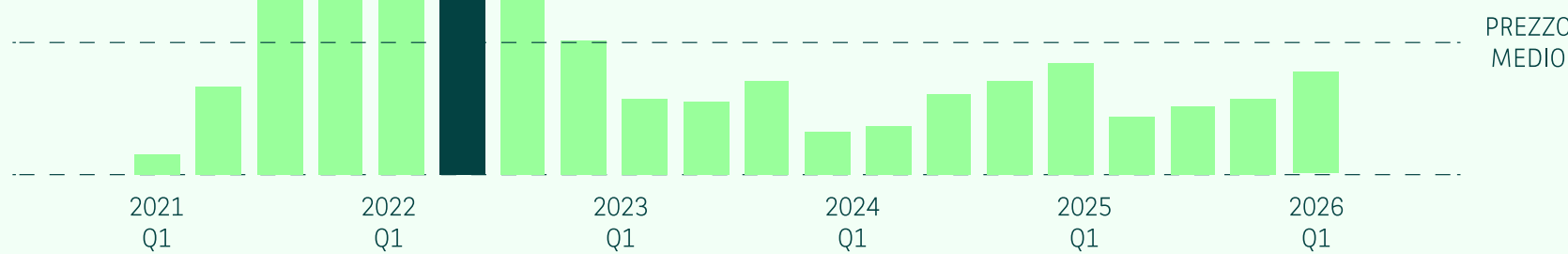
I **prezzi dell'energia elettrica** in Italia (basati sul PUN medio mensile) e del **gasolio** per **autotrazione** mostrano **trend divergenti**: entrambi hanno avuto picchi nel 2022 dovuti a crisi energetica, ma dal 2023 l'energia elettrica è scesa mentre il gasolio resta alto (~1.6-1.7 €/L). Questo **scenario favorisce la transizione** a veicoli elettrici e flotte aziendali, le quali -se correttamente supportate da una coerente charging strategy- possono **ridurre i costi** operativi.

PREZZO MEDIO GASOLIO (€/lt)



fonte: rivaluta.it

PREZZO MEDIO PUN (€/MWh)



fonte: luceegasitalia.it

INVESTIMENTI E BONUS PER RICARICA DOMESTICA, AZIENDALE E PRODUZIONE ENERGIE RINNOVABILI

APPROFONDIMENTO

In Italia, gli **investimenti** su ricarica elettrica, produzione e autoproduzione domestica sono **trainati da PNRR, PN-RIC* e bonus fiscali**, con focus su mobilità sostenibile per privati e aziende.

IL CONFRONTO TRA AZIENDE E PRIVATI

Le aziende beneficiano del Bonus Colonnine Aziende, con crediti d'imposta al 40% e massimali alti: 2.500 € per AC monofase, 8.000 € per AC trifase, fino a 75.000 € per stazioni DC ultraveloci (>100 kW). Il PNRR Misura 7 Inv.16 finanzia il 40% degli investimenti per micro/piccole PMI e il 30% per medie imprese per FV/minieolico in autoconsumo.

Dal canto loro i privati possono sfruttare il Bonus Colonnine Domestiche, che copre fino all'80% delle spese con un tetto massimo di 1.500 € per una wallbox monofase, estendibile a 8.000 € per condomini; inoltre, alcune normative vincolanti impongono dal 2026 almeno 1 punto di ricarica ogni 10 posti auto nei nuovi edifici residenziali (>20 posti) e pre-cablaggio per il 50% dei restanti, con obbligo entro 2027 per condomini esistenti.

IL SUPPORTO DEL SETTORE BANCARIO

Il settore bancario italiano ha sostenuto con vigore gli impianti fotovoltaici e le energie rinnovabili negli ultimi anni (2023-2025), con finanziamenti concentrati prevalentemente sulle aziende tramite partnership con la BEI (Banca Europea degli Investimenti) e piani di sviluppo, per un totale stimato in miliardi di euro annui come parte delle erogazioni "Impact" e prestiti sostenibili. Un accordo emblematico del 2025 ha mobilitato 750 milioni di euro (500 milioni per fotovoltaico, eolico e accumulo, più 250 milioni di controgaranzie), attivando 4,5 miliardi di investimenti e oltre 2 GW di nuova capacità, per l'80% in Italia.

La differenza oggi tra **Privati** e Imprese oggi è evidente: se per i primi si prevede un **supporto più limitato** (spesso legato a bonus), **per le aziende dominano i finanziamenti dedicati con tassi agevolati, spesso integrati con incentivi** come Transizione 5.0, coprendo oltre il 90% dei volumi per PMI e grandi imprese in autoconsumo.

* Programma Nazionale Ricerca, Innovazione e Competitività per la transizione verde e digitale 2021-2027

/ Il vero punto di snodo della transizione. /



La diffusione dei veicoli elettrificati non è frenata dalla tecnologia, ma dalla capacità delle aziende di governare la ricarica. L'elettrificazione della mobilità passa dalla presa, non dal veicolo.

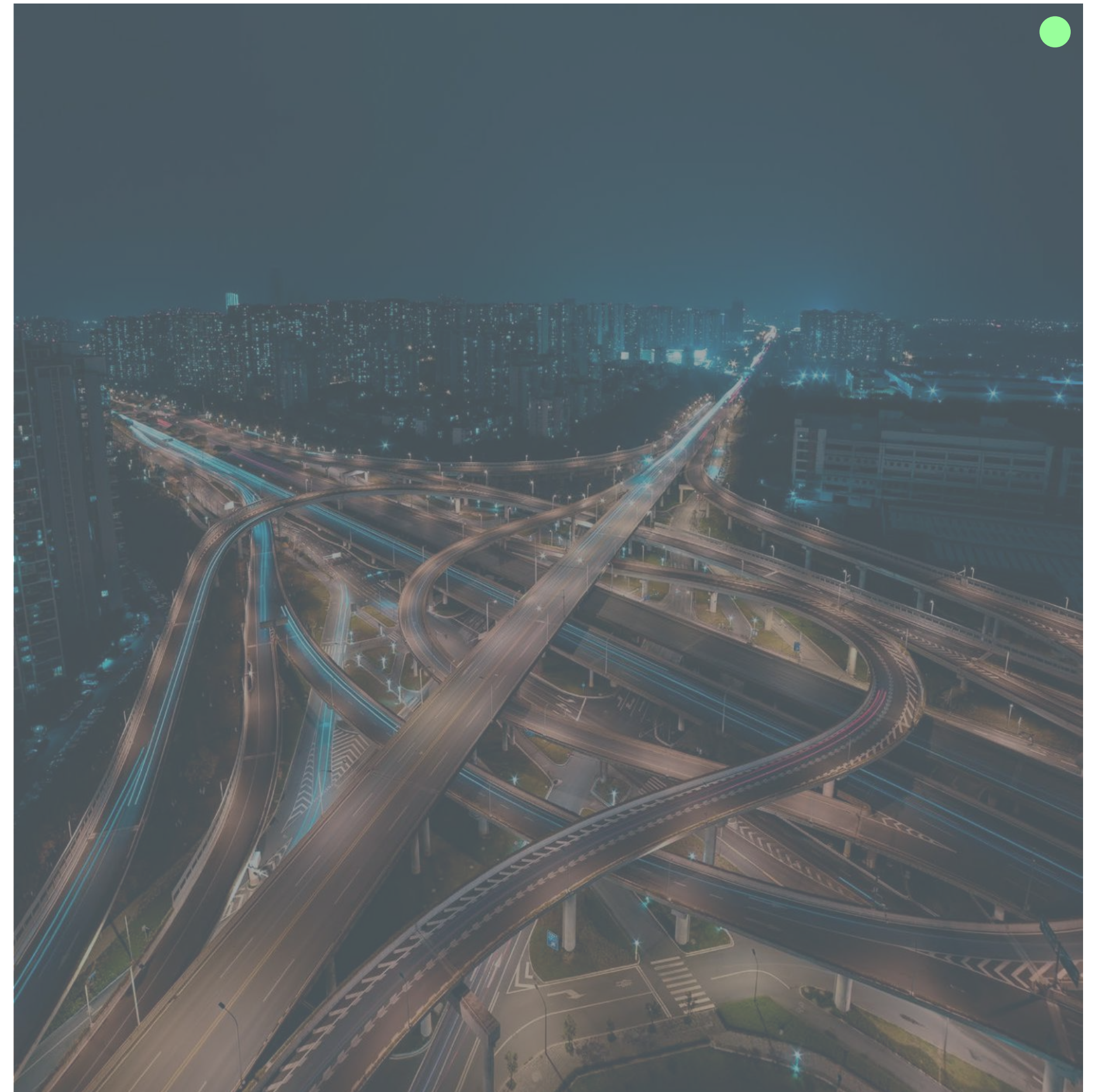
Nel dibattito sulla transizione energetica, l'attenzione si concentra spesso sulle alimentazioni e sui volumi di veicoli elettrificati in flotta. I dati mostrano però che **il vero elemento discriminante non è l'adozione del veicolo, bensì la gestione della ricarica.**

Le aziende che introducono veicoli elettrici si trovano ad affrontare **una complessità nuova**, che va oltre la scelta tecnologica: decidere dove ricaricare, come rimborsare l'energia, chi sostiene i costi e con quali regole. È qui che emergono le principali frizioni operative.

La ricarica presso le sedi aziendali o su infrastrutture pubbliche viene utilizzata in modo non sempre coordinato; allo stesso modo, la ricarica domestica resta un tassello importante, ma spesso non è accompagnata da policy strutturate.

La (non) combinazione di questi fattori genera così effetti diretti sul controllo dei costi, sull'esperienza dei driver e sulla scalabilità dei progetti di elettrificazione.

In assenza di una charging strategy chiara e condivisa, l'elettrificazione rischia di rimanere confinata a iniziative parziali, difficili da estendere su larga scala. Al contrario, **le aziende che iniziano a trattare la ricarica come un tema di governance** – e non solo di rimborso spese – **pongono le basi per un'evoluzione più ampia** dei modelli di mobilità.



Clicca la voce desiderata per visualizzare i diagrammi corrispondenti

LA CHARGING POLICY

LA RICARICA PRESSO LA SEDE AZIENDALE

LA RICARICA PUBBLICA

LA RICARICA PRESSO L'ABITAZIONE DEL DRIVER

LA RICARICA PRESSO L'ABITAZIONE DEL DRIVER



Domanda (1): Per quanto riguarda la ricarica domestica, che tipo di soluzioni di ricarica domestica la vostra azienda offre o intende offrire ai driver aziendali?

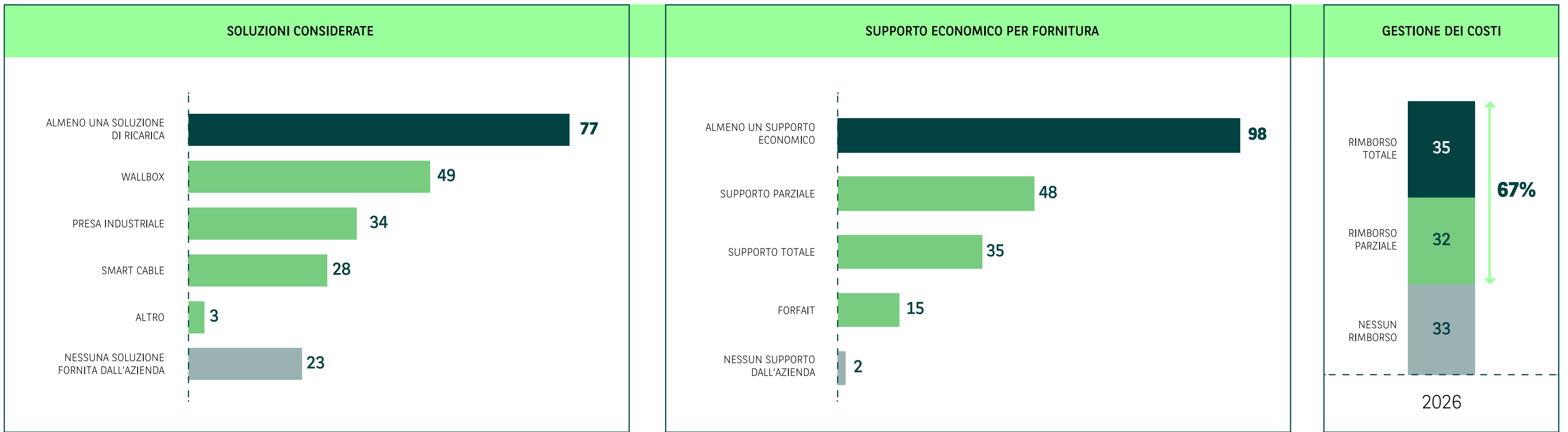
Base: aziende che utilizzano o stanno considerando la ricarica domiciliare per autovetture o veicoli commerciali

Domanda (2): Come supporta finanziariamente la tua azienda la fornitura di soluzioni di ricarica domestica ai driver aziendali, o come prevede di farlo nei prossimi 12 mesi?

Base: aziende che offrono o pianificano di offrire almeno una soluzione di ricarica ai conducenti aziendali

Domanda (3): Come gestite o pianificate di gestire i costi energetici della ricarica domestica per i driver di auto aziendali?

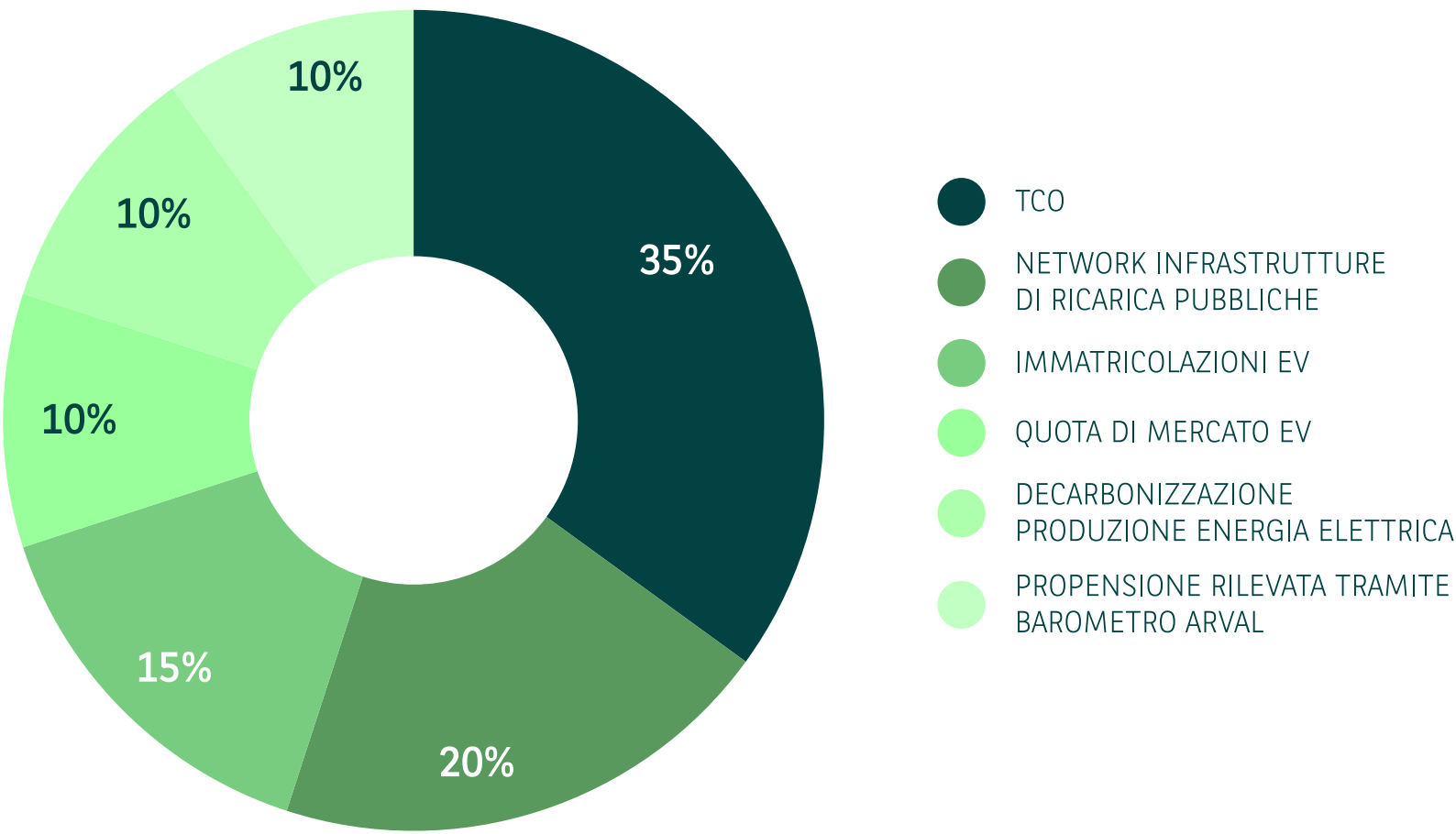
Base: aziende che già sostengono finanziariamente o stanno considerando il sostegno finanziario ai punti di ricarica per la casa



Lo "stato di salute" dei diversi Paesi osservati

Arval Consulting ha effettuato uno studio elaborando e analizzando dati e fonti diverse per disegnare il livello di maturità in termini di elettrificazione dei diversi Paesi osservati. Ne **emerge un contesto disomogeneo**, con un **nord-Europa** caratterizzato da una **maturità già avanzata** e un **sud-Europa** ancora in una **fase di transizione**.

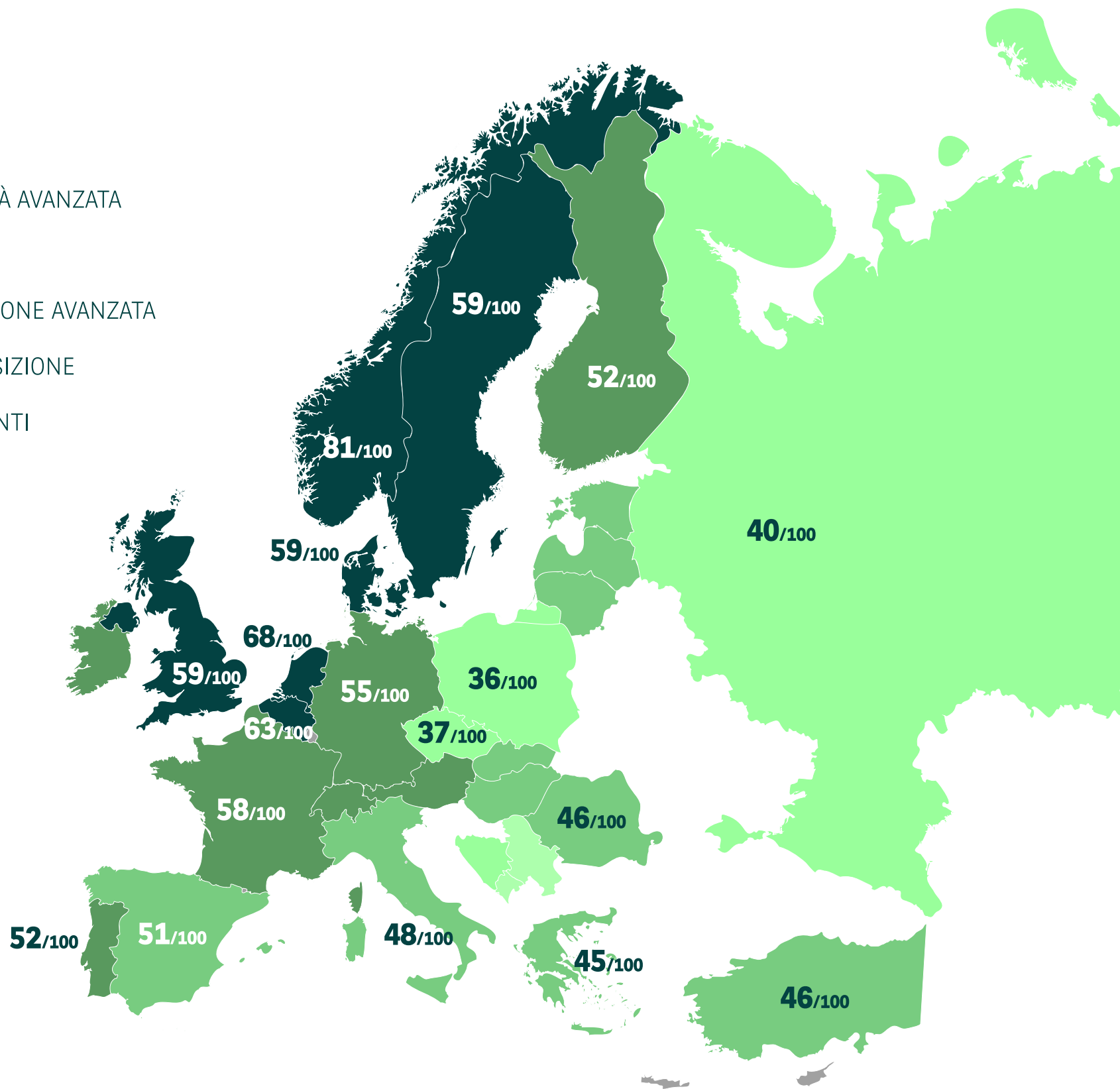
I CRITERI CONSIDERATI E RELATIVO PESO PER LA DEFINIZIONE DEL PUNTEGGIO



LA MAPPA DEI PAESI OSSERVATI

EUROPA
50/100

- MATURITÀ AVANZATA
- MATURI
- TRANSIZIONE AVANZATA
- IN TRANSIZIONE
- EMERGENTI



/ Dalla sperimentazione alla maturità selettiva /

 La mobilità alternativa non sostituisce la company car: ne ridisegna il perimetro. Car sharing, bike sharing e soluzioni alternative crescono come strumenti di riequilibrio della flotta.

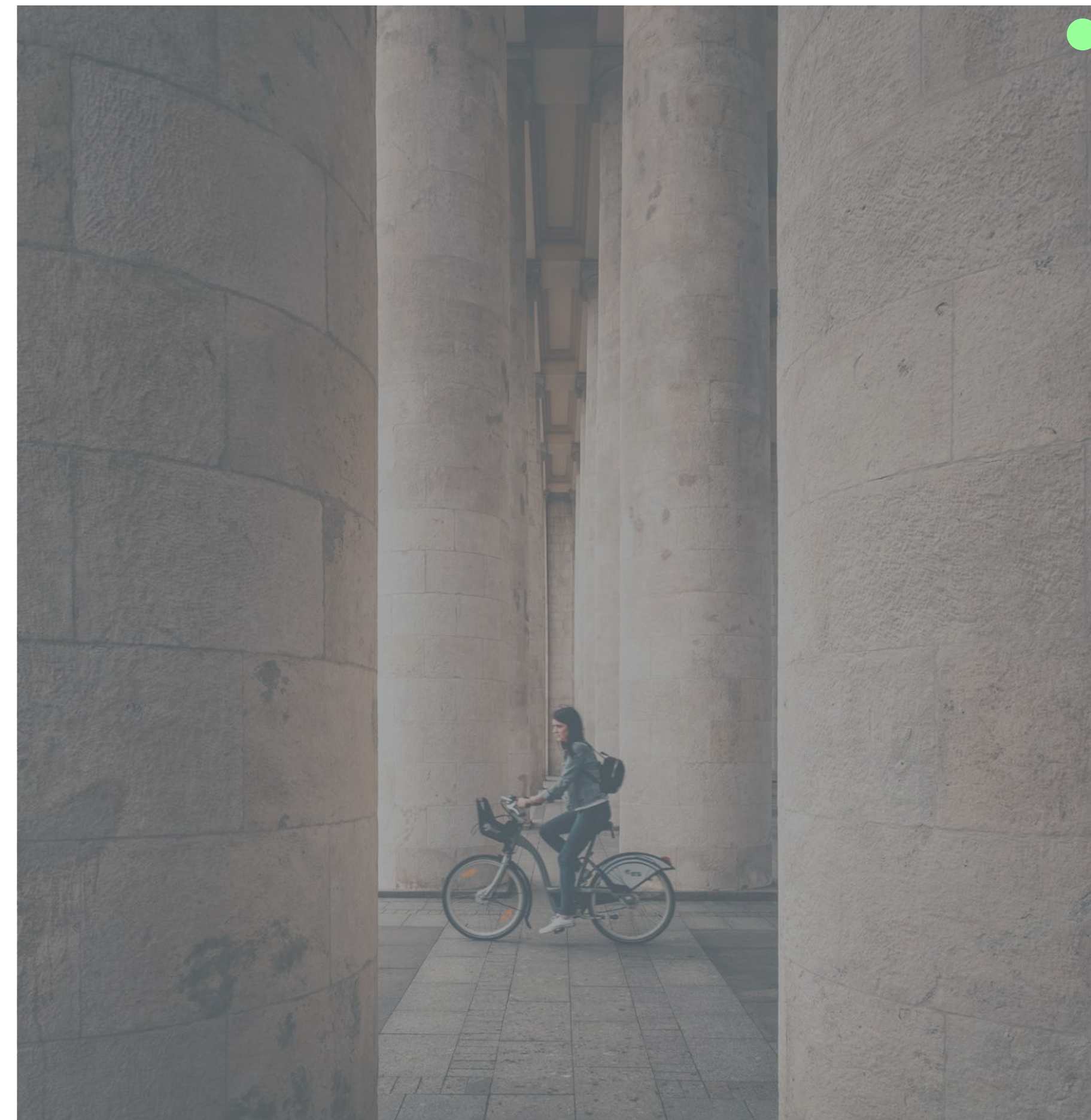
I dati 2026 mostrano che la **mobilità alternativa** entra **sempre più spesso nelle agende delle aziende**, ma **raramente come soluzione "radicale"**.

Car sharing, bike sharing e altre forme di mobilità vengono **adottate in modo selettivo, con obiettivi specifici e fortemente legati al contesto operativo**.

Non si tratta di un cambio di paradigma ideologico, ma di una **risposta pragmatica a nuove esigenze**: ridurre l'utilizzo improprio dell'auto aziendale, gestire la mobilità urbana, offrire alternative a specifiche popolazioni aziendali o a determinati momenti della giornata lavorativa.

I dati mostrano come **l'interesse per queste soluzioni sia superiore al loro reale livello di adozione**. Questo scarto **non va letto come un fallimento, ma come un segnale di maturazione**: le aziende stanno passando **da una fase di sperimentazione a una fase di valutazione più razionale**, in cui pesano costi, complessità gestionale, integrazione con i processi esistenti e accettazione da parte dei dipendenti.

In questo scenario, **la mobilità alternativa diventa un tassello di una strategia più ampia**, che affianca – e non sostituisce – la flotta tradizionale. **Il vero tema non è "se" adottarla, ma dove, per chi e con quale obiettivo**.



Clicca la voce desiderata per visualizzare i diagrammi corrispondenti

- MOBILITÀ ALTERNATIVA E FLOTTA
- LE SOLUZIONI DI MOBILITÀ

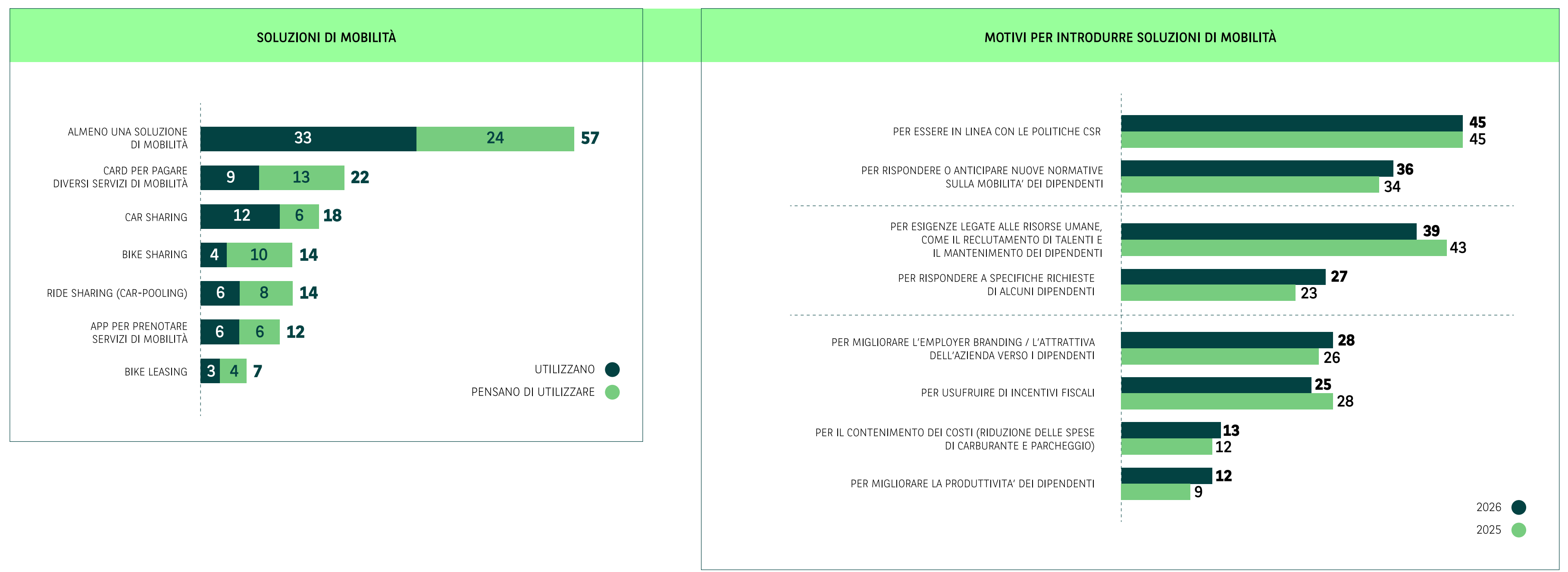
LE SOLUZIONI DI MOBILITÀ

Domanda (1): Quali delle seguenti soluzioni di mobilità avete implementato o state pensando di implementare nei prossimi 3 anni?

Base: aziende con veicoli aziendali = 100%

Domanda (2): Per quali motivi la vostra azienda ha introdotto, o intende inserire, queste soluzioni e politiche per la mobilità?

Base: aziende che utilizzano o considerano almeno una soluzione o politica di mobilità



Dove si collocano oggi le aziende italiane



Dalla gestione operativa alla governance strategica.

Il Barometro 2026 conferma che **la mobilità aziendale** in Italia **sta evolvendo**, ma **con velocità differenti**.

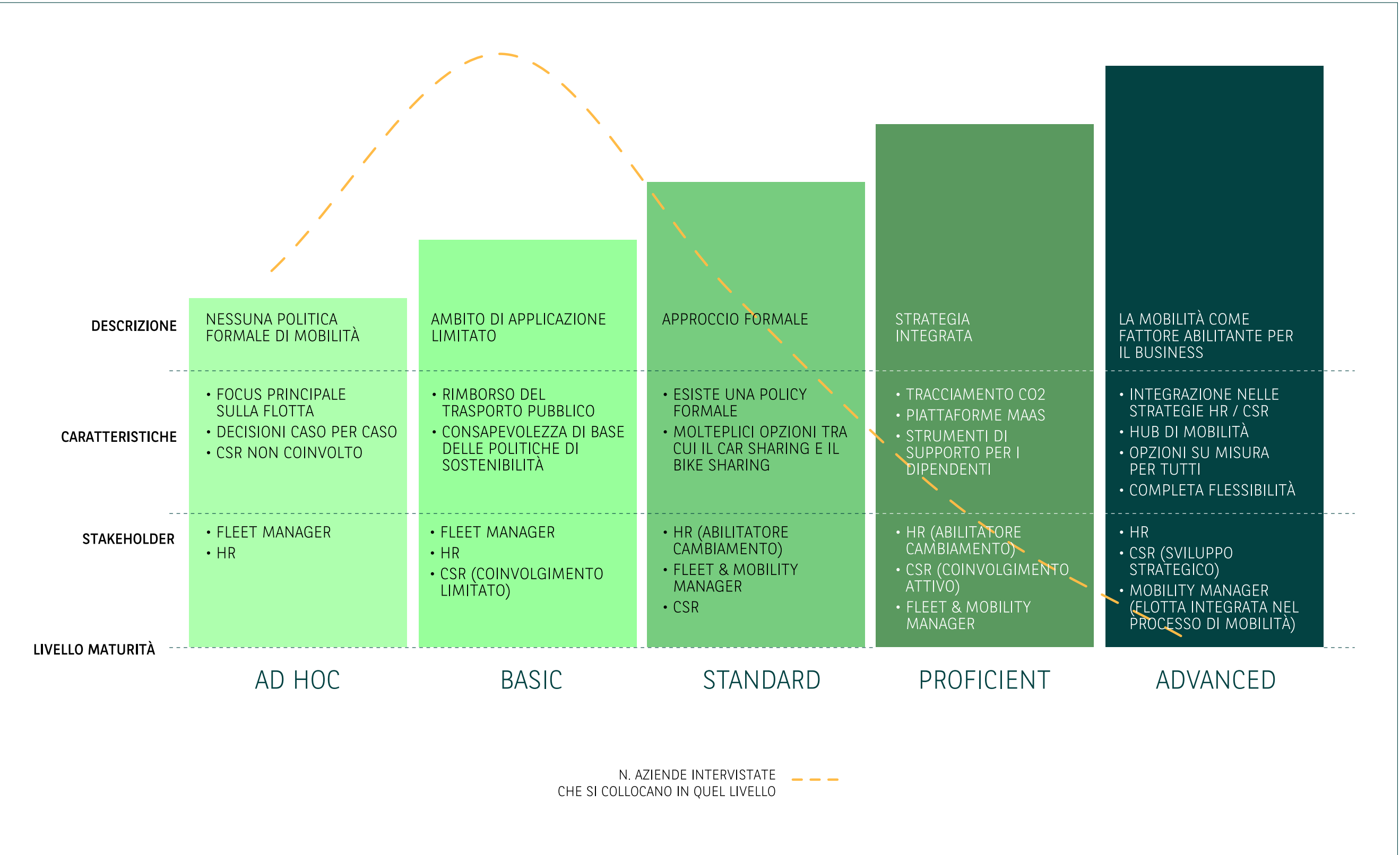
Partendo da quanto disegnato nel documento “Il Futuro della Mobilità” e con l’obiettivo di approfondire il tema della maturità della aziende italiane in ambito mobilità, Arval Mobility Observatory in collaborazione con AIAGA, ha condotto una ricerca su 125 aziende italiane, interrogandole su **che tipo di policy** avessero, **quali caratteristiche avessero** e **quali stakeholder fossero coinvolti** nella loro costruzione. Dai dati rilevati è emerso come:

- il **66%** si collochi nei **primi due livelli** di maturità,
- il **24%** si trova in una **fase intermedia** di strutturazione,
- l’**11%** raggiunga un **livello avanzato** di integrazione strategica,
- la **piena maturità** riguardi appena l’**1%** del campione.

Questo significa che, nella maggior parte dei casi, **la mobilità è ancora gestita come funzione operativa**, con un approccio frammentato tra funzioni aziendali.

Le aziende più evolute, invece, **hanno 3 caratteristiche comuni che trasformano la mobilità in leva strategica** (e non solo gestionale):

- utilizzo sistematico dei **dati**,
- **integrazione** tra **fleet**, **HR** e **sostenibilità**,
- presenza di **policy strutturate** su elettrificazione e mobilità alternativa.



L'EVOLUZIONE DELLE COMPANY CAR E MOBILITY POLICY

APPROFONDIMENTO

Uno dei **riflessi** della **maturità** delle **aziende** in termini di Mobilità è rappresentata dall'**evoluzione della Company Car Policy**.

Per questo, periodicamente **Arval Consulting** **analizza e compara** le **International Company Car e Mobility Policy** di diverse aziende a livello Europeo, con l'obiettivo di **fornire una vista chiara** (e supportata dai dati) di **come le società** stanno **disegnando** ed **evolvendo** queste tematiche al loro interno.

Le evidenze sono in forma **anonimizzata** e **aggregata**, per **garantire privacy** alle aziende partecipanti ma al contempo **fornire una visione corretta di cosa stia accadendo sul mercato** e dove possono concretizzarsi **opportunità** per **migliorare sostenibilità, efficienza e soddisfazione per i dipendenti**.



TRA LE PRINCIPALI EVIDENZE

SOSTENIBILITÀ

Il **contenimento** delle **emissioni** è un **obiettivo** sempre più **importante**, con conseguente **indirizzamento** delle **Car List** a **veicoli 100% elettrici**, mentre i veicoli termici/ibridi sono sempre più relegati a uno status di "esclusività eccezionale" o a ruoli operativi specifici. A questo, si aggiunge il **passaggio** dagli obiettivi teorici WLTP al **monitoraggio del mix energetico reale** (soprattutto per i veicoli plug-in), assicurando che gli obiettivi di sostenibilità vengano **raggiunti nella pratica**, non solo sulla carta.

CONTROLLO COSTI E OTTIMIZZAZIONE

Il **TCO** si conferma il **principale metodo** di **analisi** dei **costi** legati alla flotta; **tra le azioni** per mantenere sotto controllo le spese, la **costruzione di energy strategy** per la propria flotta risulta sempre di più un **elemento imprescindibile**.

SODDISFAZIONE E SICUREZZA DEI DIPENDENTI

La **rilevazione dei dati** provenienti dai veicoli in **flotta** da un lato consente alle aziende di **supportare i Driver** nel **miglioramento** del loro **stile di guida** e di **introdurre** veicoli con **allestimenti tecnologici più elevati**, con evidenti effetti sia sulla **sicurezza** che **sull'attrattività** dei mezzi; dall'altro permette alle società di **comprendere come** la flotta **venga utilizzata** e di avere una base dati con cui **valutare soluzioni di mobilità alternative coerenti** con le esigenze dei dipendenti.

Per maggiori dettagli: COMPANY CAR & MOBILITY POLICY BENCHMARK 2026



ARVAL MOBILITY OBSERVATORY

È l'osservatorio sulla mobilità di Arval, riconosciuto come uno dei centri studi più autorevoli nel settore delle flotte aziendali e della mobilità.

Nasce in Francia, è presente in numerosi Paesi ed è operativo in Italia dal 2005.

Sviluppa e diffonde ricerche, studi ed analisi con l'obiettivo di aiutare a comprendere il nuovo paradigma della mobilità verso cui ci stiamo evolvendo.

Arval Mobility Observatory pubblica ogni anno l'Osservatorio sulla Mobilità e il Barometro delle Flotte Aziendali, un'analisi dettagliata delle tendenze in Italia e nel resto d'Europa in tema di flotte; oltre a queste produzioni ricorrenti, realizza e presenta studi di mercato e documenti su temi specifici relativi alla mobilità.

