unione nazionale
rappresentanti
autoveicoli esteri

Audizione su settore automobilistico europeo e decarbonizzazione flotte aziendali

X Commissione Permanente (Attività produttive, commercio e turismo)

Camera dei Deputati

Roma, 8 maggio 2025

Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

Aziende associate

45

Marchi rappresentati

63

Occupati in Italia

160 mila

Fatturato Associate

50 mld

- L'UNRAE è dal 1950 l'**Associazione delle Case automobilistiche estere** che operano in Italia nella distribuzione, vendita e assistenza di autoveicoli.

- Tutte le Aziende rappresentate hanno **sede in Italia** e quindi contribuiscono fortemente alle **entrate fiscali italiane** e occupano **lavoratori italiani** (circa **160.000** persone).

- La stragrande maggioranza dei prodotti costruiti dalle nostre Associate incorpora **valore aggiunto italiano**, ovvero componentistica prodotta da imprese operanti nel territorio nazionale.

UNRAE presidia tutti i comparti auto: vetture, veicoli commerciali e industriali, autobus, rimorchi e semirimorchi

UNRAE
unione nazionale
rappresentanti
autoveicoli esteri

1. Il settore automotive

Il settore automotive in Europa: alcune cifre

Addetti UE: **13,8 milioni** (6,1% dell'occupazione totale UE), di cui **2,6 mln** direttamente nella produzione (**8,5%** dell'occupazione manifatturiera UE)

Gettito fiscale dai veicoli*: **€ 383,7 miliardi** (di cui **177,4 mld**. Carburanti e lubrificanti **+100,9 mld**. IVA per acquisto, manutenzione e riparazione, ricambi, accessori, pneumatici)

Valore aggiunto: **8%** del totale manifatturiero Europeo

Investimenti in ricerca e sviluppo UE: **84,6 miliardi** € (34% del totale dell'UE)

Interscambio commerciale UE27 con paesi extra-UE27**:	export **165,0**	import **76,0**	saldo commerciale **+89**
Interscambio commerciale UE27 con gli USA**:	export **38,9**	import **8,4**	saldo commerciale **+30,5**
Interscambio commerciale UE27 con la Cina**:	export **14,5**	import **12,7**	saldo commerciale **+1,8**

Dati 2023 (eccetto per interscambio commerciale: 2024). Fonti: varie per UNRAE

**13 principali paesi dell'UE*
***Valori in miliardi di Euro: FOB (free on board) per l'export; CIF (cost, insurance, freight) per l'import*

	Immatricolazioni autovetture ('000, 2024)	Immatricolazioni autovetture ('000, 2023)	Produzione autovetture ('000, 2023)	Esportazioni autovetture ('000, 2023)	Produzione / Immatricolazioni (%, 2023)	Esportazioni / Produzione (%, 2023)
Germania	2.817	2.845	3.957	3.111	139%	79%
Francia	1.718	1.775	970	582	55%	60%
Italia	1.559	1.565	546	474*	35%	87%
Spagna	1.017	949	1.859	1.703	196%	92%
TOTALE UE	**10.632** mkt share Made in China: **4,9%**	**10.548**	**12.160**	**5.836°**	**115%**	**48%**
Regno Unito	1.953	1.903	905	714	48%	79%

Fonti: immatricolazioni (2024), ACEA; Jato per Cina produzione (2023), ACEA per l'UE, SMMT per il Regno Unito, OICA per Cina
esportazioni (2023), ACEA per il totale UE, SMMT per il Regno Unito, VDA per la Germania, ANFAC per la Spagna, CCFA per la Francia, Il Sole 24 ORE per l'Italia

Il settore automotive in Italia: alcune cifre

Addetti: 1,28 milioni (di cui 272.000 alla produzione)

Gettito fiscale (2022): € 71 miliardi (55,3 Utilizzo + 8,6 Acquisto + 7,2 Possesso)

Fatturato € 346,4 miliardi, commisurabile al 19,4% del PIL

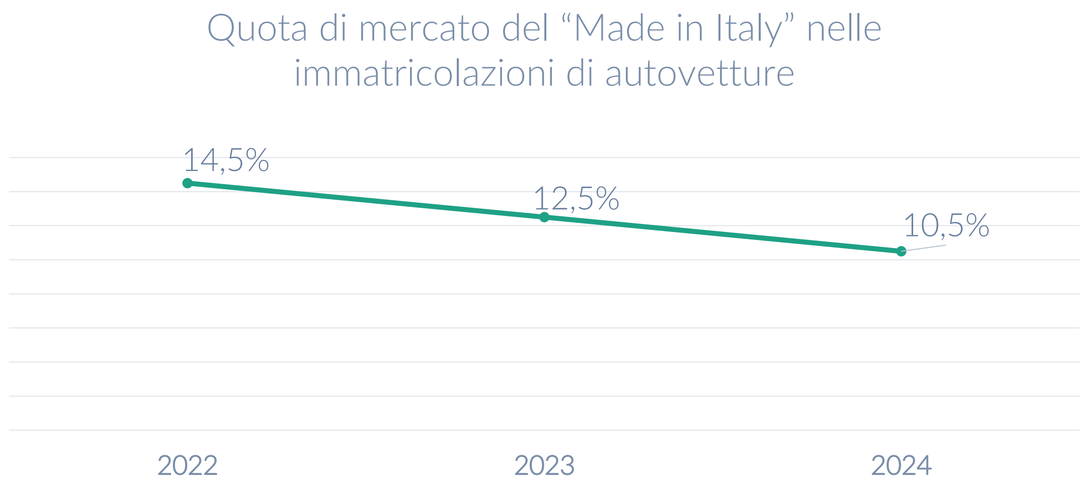
Interscambio commerciale con paesi extra-UE27*:	export 8,1	import 7,1	saldo commerciale +1,0
Interscambio commerciale con gli USA*:	export 3,4	import 0,1	saldo commerciale +3,3
Interscambio commerciale con la Cina*:	export 0,4	import 1,1	saldo commerciale -0,7

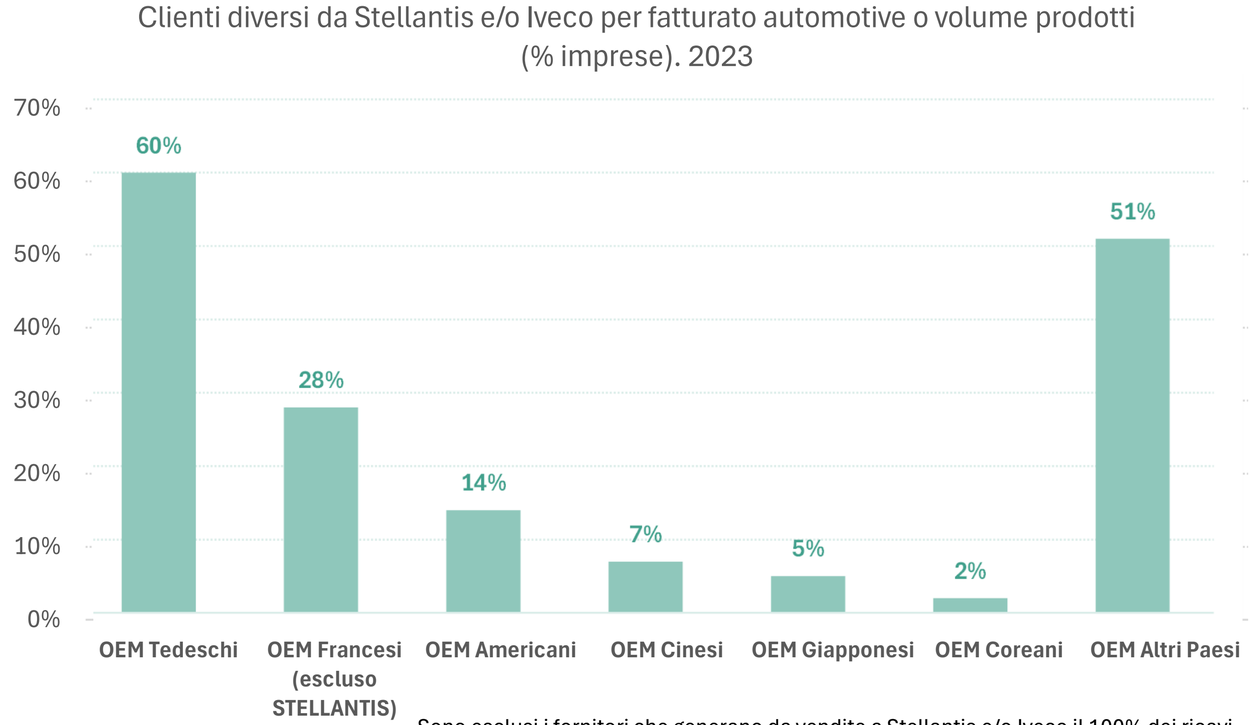
Fatturato della componentistica da vendite a Costruttori associati ad UNRAE: 64,7%

Market share (2024) Stellantis: 29,1% marchi italiani: 12,9% [ma solo il 10,5% (165.079 unità) Made in Italy] marchi di proprietà cinese: 4,6%

**Autovetture. Valori in mld (2024): FOB (free on board) per l'export; CIF (cost, insurance, freight) per l'import*

Dati 2023. Fonti: varie per UNRAE



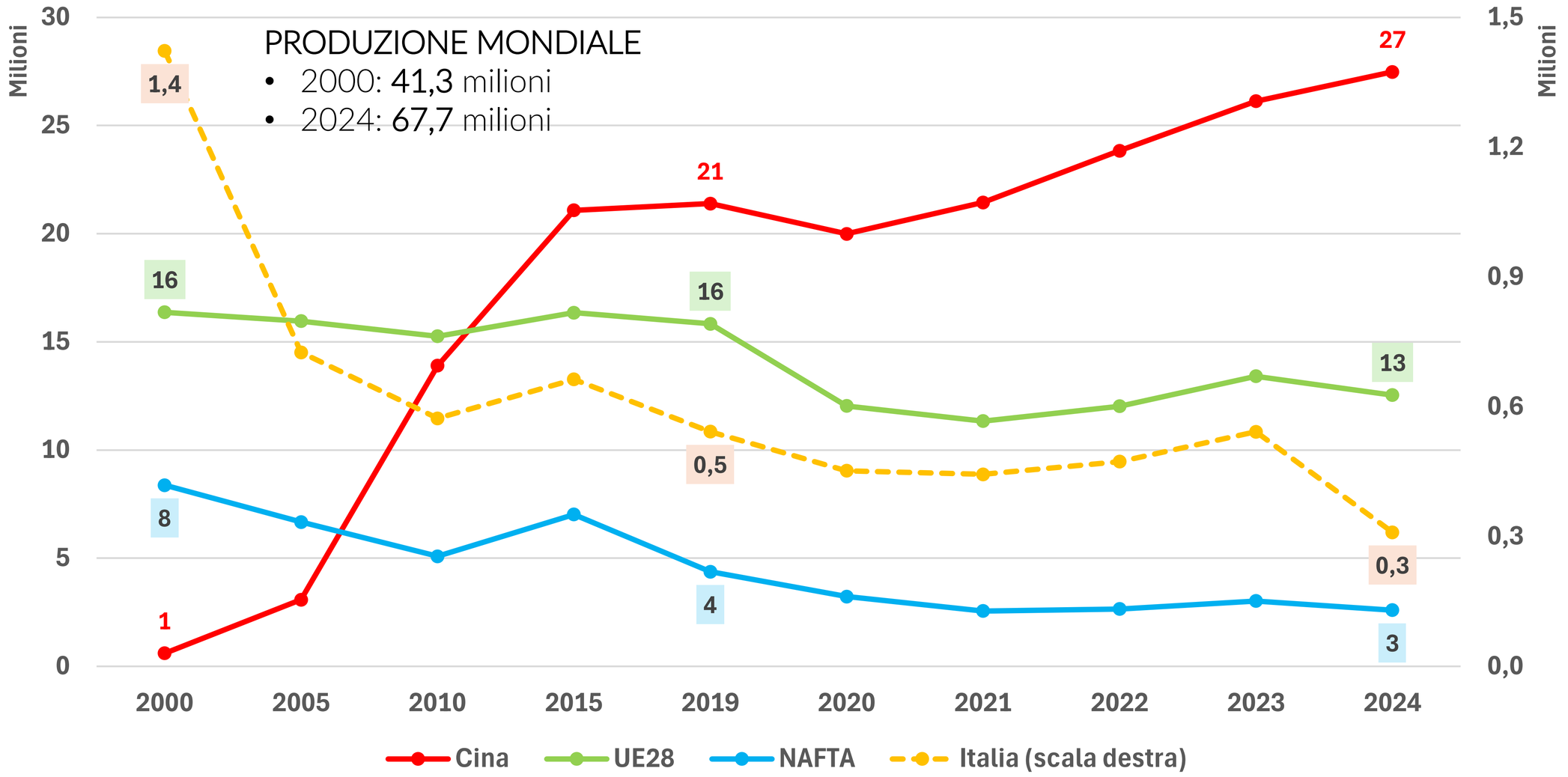


Sono esclusi i fornitori che generano da vendite a Stellantis e/o Iveco il 100% dei ricavi

Fonte: Indagine "Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2024"

Produzione autovetture in UE28, Cina, NAFTA e Italia (2000-24)

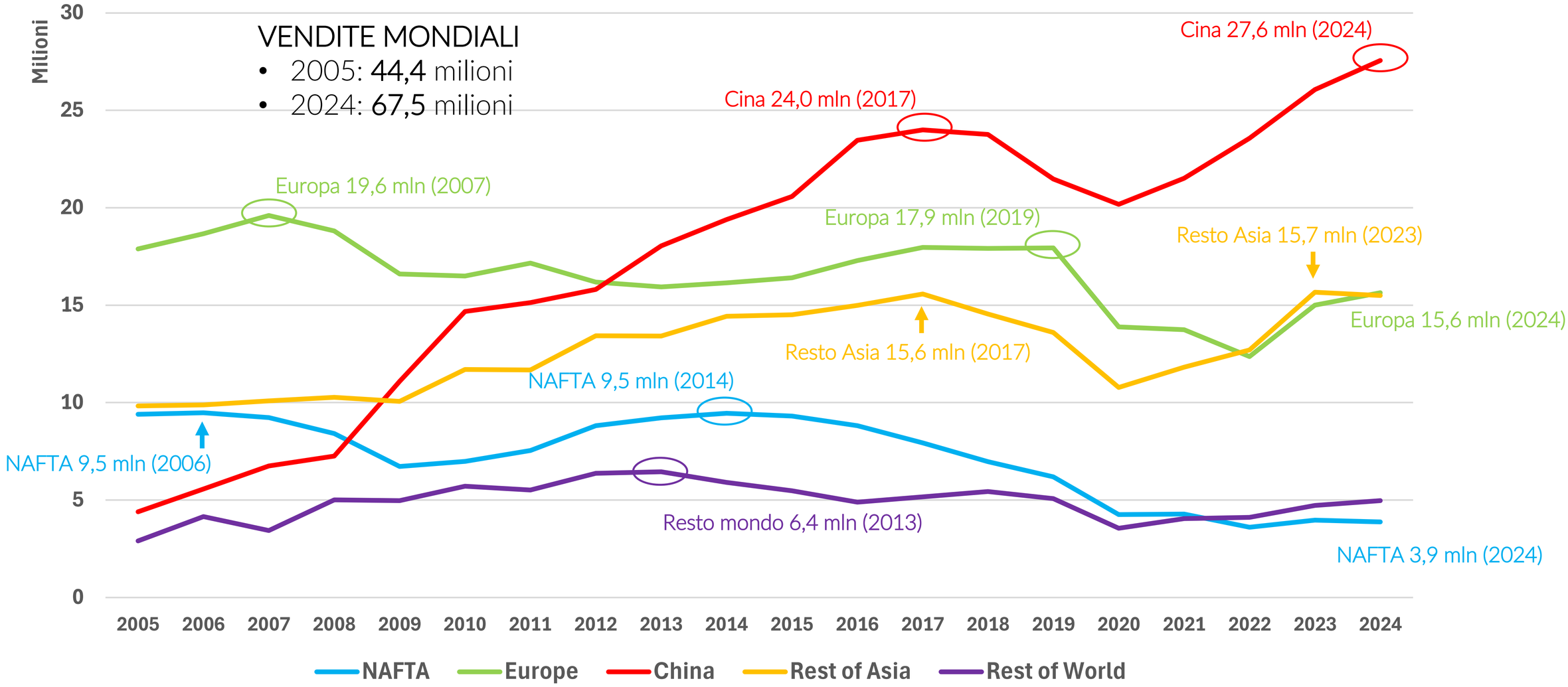
La crisi dell'industria *automotive* europea è colpa del Green Deal?



Fonte: OICA

Vendite autovetture nel mondo per regioni (2005-24)

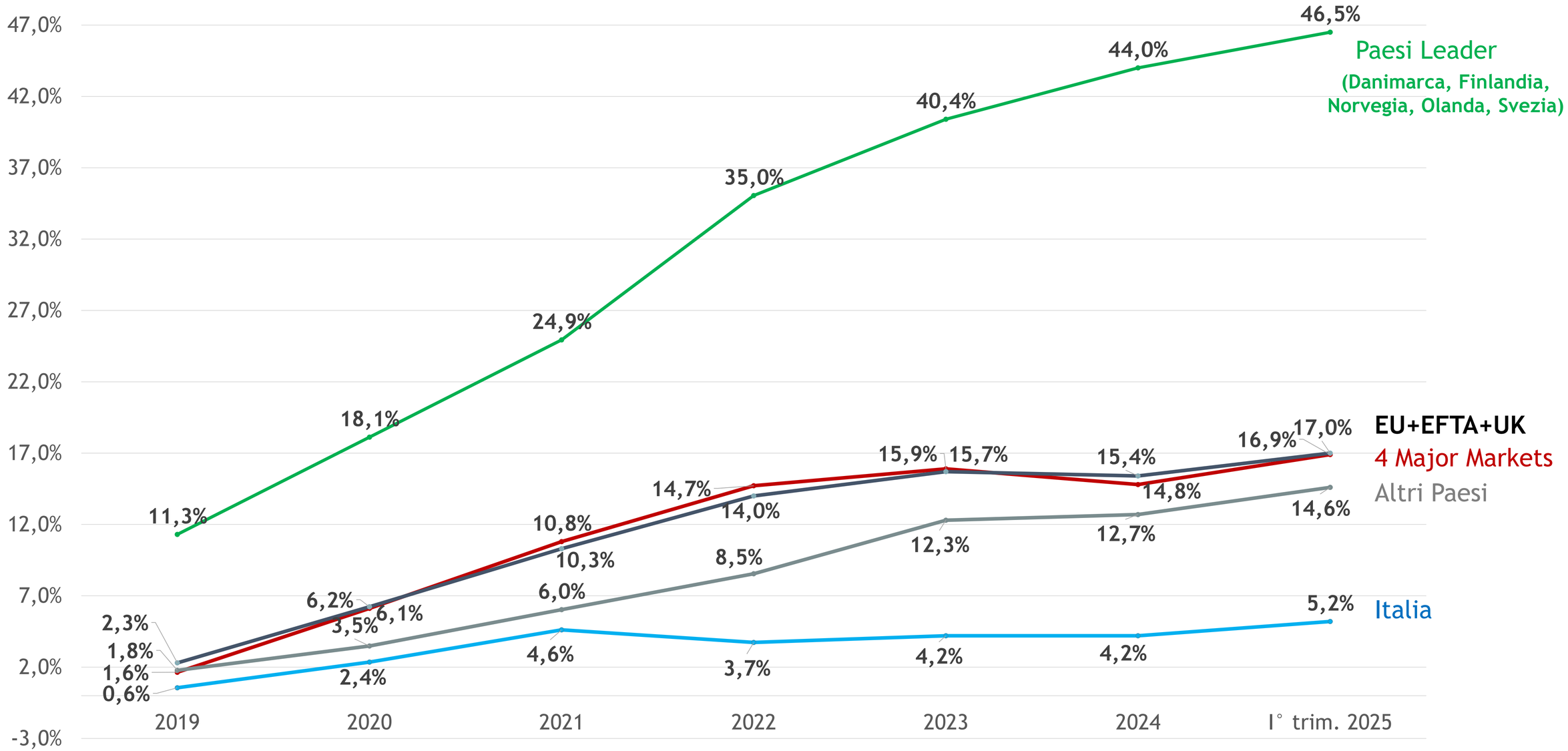
La crisi del mercato *automotive* europeo è colpa del Green Deal?



unione nazionale
rappresentanti
autoveicoli esteri

2. La transizione energetica

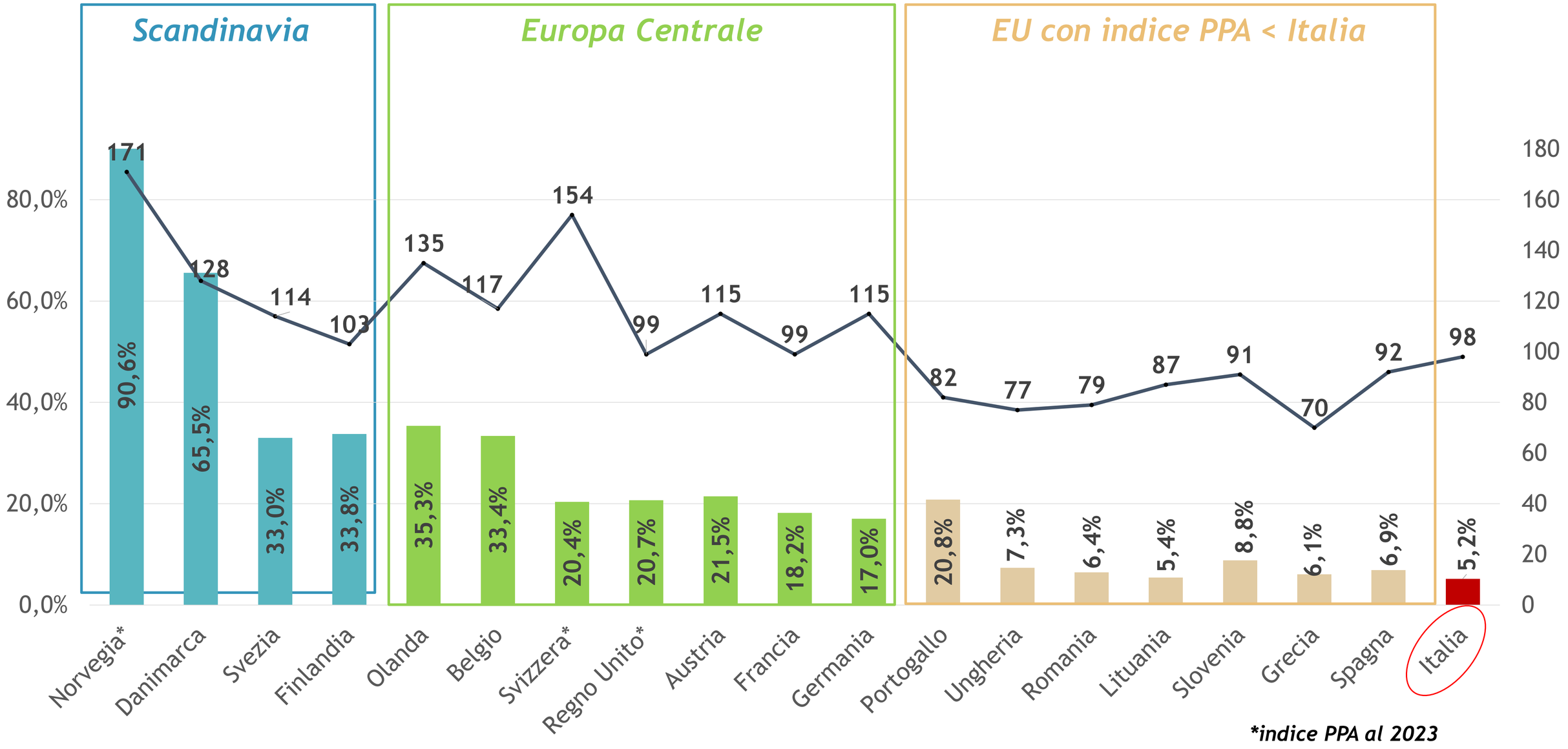
Quote % BEV 2019 – Q1 2025: Italia 5,2% vs Europa 17,0%



Fonte: ACEA

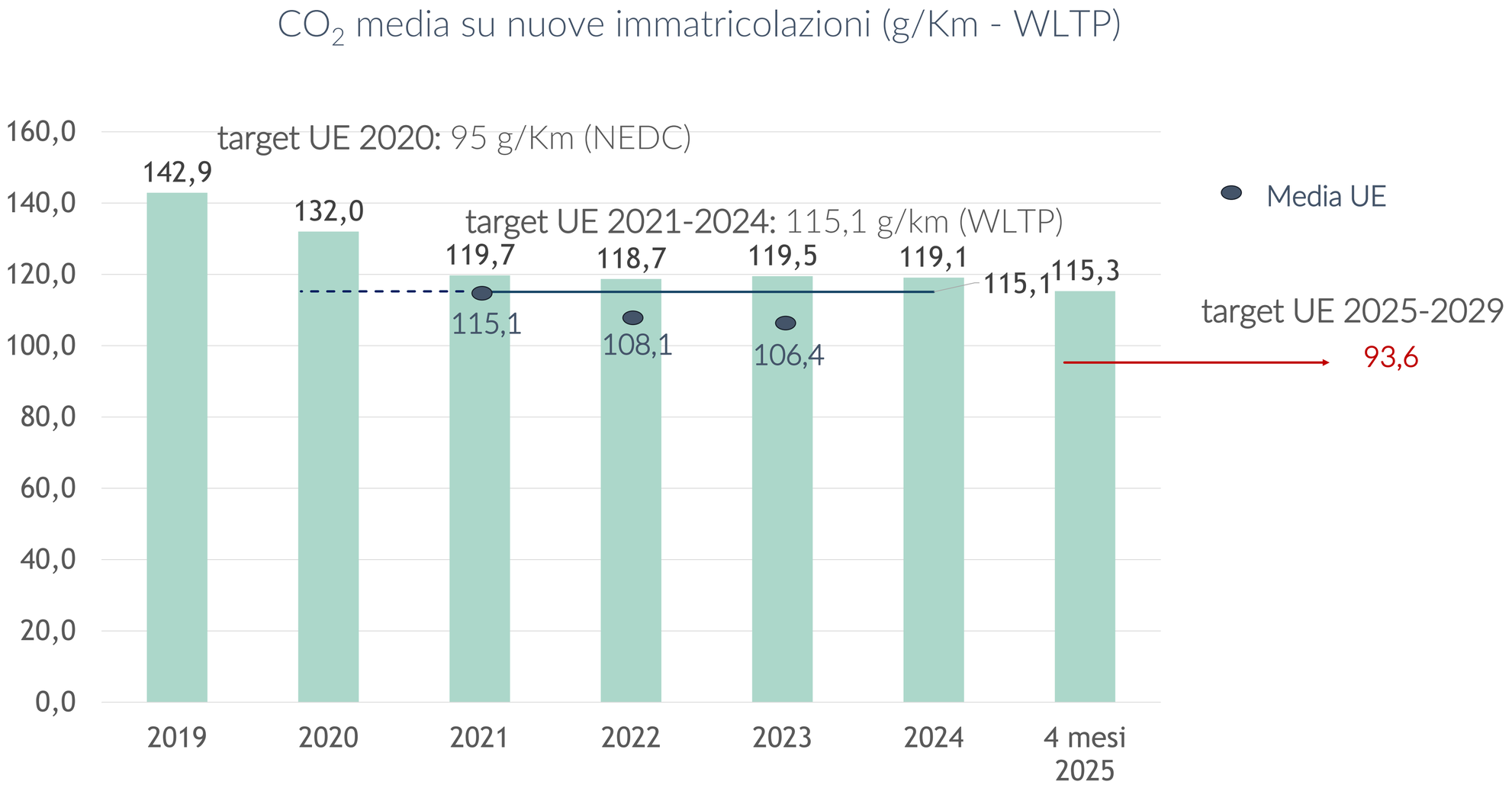
L’anomalia italiana: una questione di reddito?

Quota % BEV (3 mesi 2025) e Pil pro capite a parità di potere di acquisto (2024, UE=100)



***indice PPA al 2023**

Emissioni di CO2: media Italia > della media UE



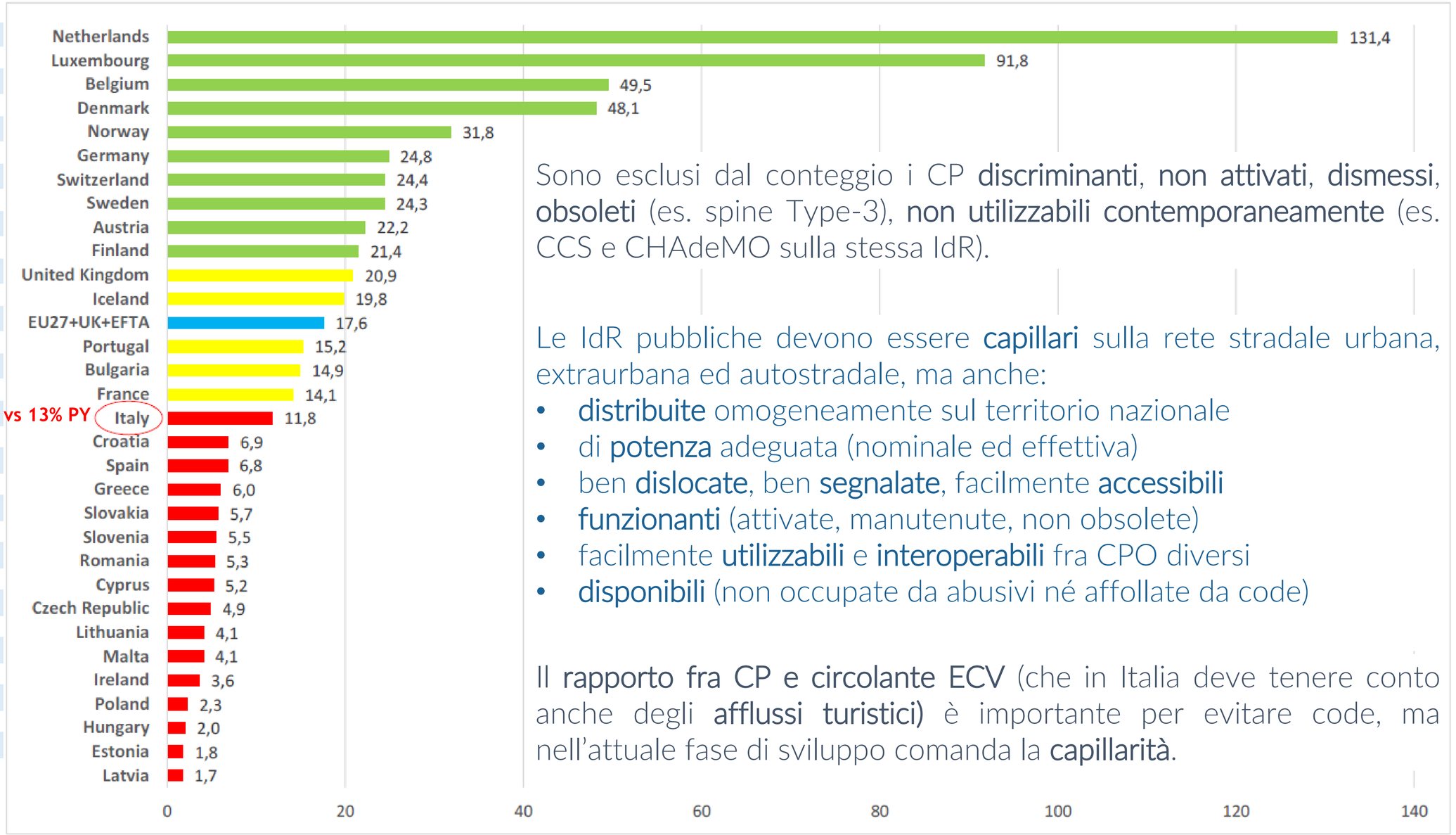
UNRAE
unione nazionale
rappresentanti
autoveicoli esteri

3. Le infrastrutture di ricarica

IdR pubbliche: Italia + 42% nel 2024 ma 16^ in Europa

N. PUNTI RICARICA al 31.12.2024 N. PUNTI RICARICA / 100 KM

Totale	% >= 50kW
183.000	3%
2.651	13%
76.819	6%
35.869	15%
30.224	32%
159.958	21%
17.450	17%
53.778	16%
30.421	19%
16.726	26%
88.097	18%
2.548	21%
1.020.331	15%
12.119	26%
3.020	32%
155.931	17%
58.189	17%
1.839	30%
45.213	19%
7.049	11%
3.248	30%
2.156	15%
4.566	35%
512	7%
6.359	28%
2.947	32%
116	0%
3.588	21%
9.555	29%
4.175	18%
1.051	35%
1.157	37%



Sono esclusi dal conteggio i CP **discriminanti**, **non attivati**, **dismessi**, **obsoleti** (es. spine Type-3), **non utilizzabili contemporaneamente** (es. CCS e CHAdeMO sulla stessa IdR).

Le IdR pubbliche devono essere **capillari** sulla rete stradale urbana, extraurbana ed autostradale, ma anche:

- **distribuite** omogeneamente sul territorio nazionale
- di **potenza** adeguata (nominale ed effettiva)
- ben **dislocate**, ben **segnalate**, facilmente **accessibili**
- **funzionanti** (attivate, manutenute, non obsolete)
- facilmente **utilizzabili** e **interoperabili** fra CPO diversi
- **disponibili** (non occupate da abusivi né affollate da code)

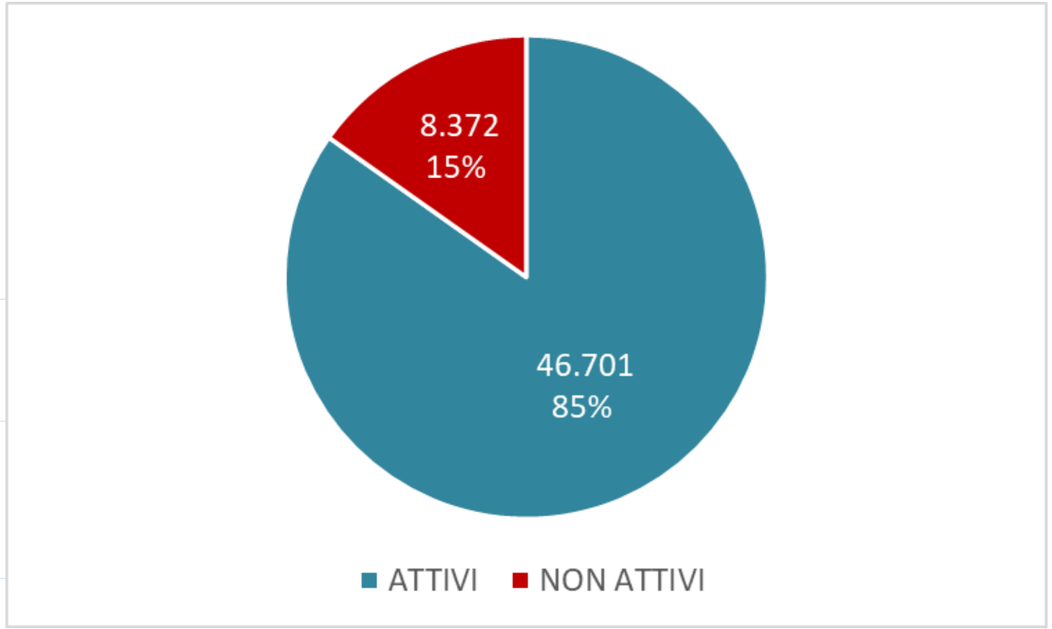
Il **rapporto fra CP e circolante ECV** (che in Italia deve tenere conto anche degli **afflussi turistici)** è importante per evitare code, ma nell'attuale fase di sviluppo comanda la **capillarità**.

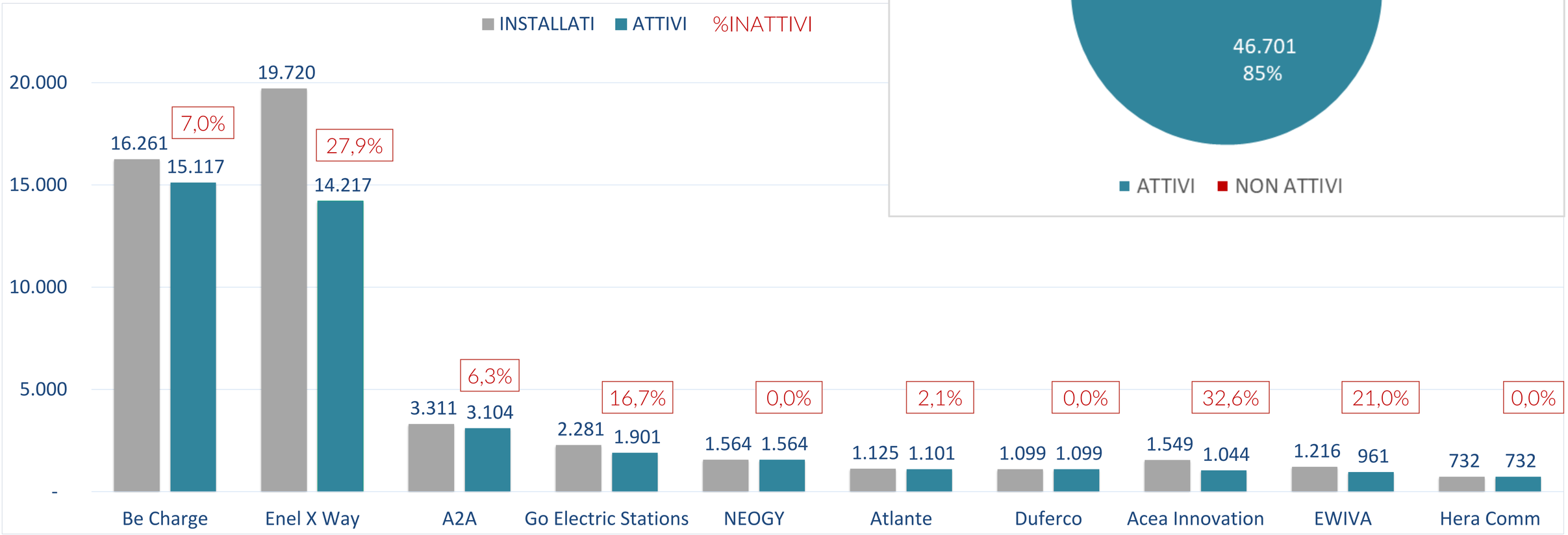
Fonti: EAFO (European Alternative Fuels Observatory), 2024Q4; ERF (European Union Road Federation)

CPO: Top 2 = 62,8% delle IdR attive, Top 5 = 76,9%; Top 10 = 87,4%

dati al 31.03.25

PUNTI DI RICARICA	TOTALE
INSTALLATI	55.073
ATTIVI	46.701
NON ATTIVI	8.372





Fonte: censimento PUN – Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

CPO: charging point operator – operatore di ricarica elettrica

unione nazionale
rappresentanti
autoveicoli esteri

4. La fiscalità dell'auto aziendale

Regime fiscale auto aziendali: Italia vs. Major Markets

- Le **auto aziendali** ("flotte") presentano notevoli **vantaggi** sotto molti punti di vista: compliance fiscale, controlli di sicurezza, ricettività verso le nuove tecnologie, ciclo di sostituzione veloce (bassa età media e generazione di usato fresco)
- L'**Italia** sconta una **scarsa diffusione di auto aziendali**, che hanno la più bassa penetrazione % nelle nuove immatricolazioni fra i 5 principali mercati europei
- Questo gap è dovuto principalmente al vigente **regime fiscale** italiano, che **penalizza le imprese nazionali** che utilizzano autovetture, danneggiandone la competitività rispetto ai concorrenti EU in tutti i settori merceologici
- La **revisione** di tale regime fiscale **in un'ottica** ***green*** produrrebbe effetti positivi per tutte le imprese italiane, e consentirebbe di sviluppare più rapidamente il mercato delle auto a zero e bassissime emissioni, aiutando a raggiungere i target previsti dalle norme europee
- Il veloce ricambio delle flotte garantirebbe inoltre un'offerta più ampia di veicoli ecologici usati a costi ridotti, favorendo un **rinnovo del parco circolante** più rapido e virtuoso

BENCHMARK STATUS QUO FISCALITÀ E QUOTA AUTO AZIENDALI

Paesi	Auto a società (%, 2023)	Deducibilità	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile
Germania	67,2%	Illimitata	100%	Illimitato
Regno Unito	57,0%	Illimitata	100%	Illimitato
Spagna	55,9%	Illimitata	100%	Illimitato
Francia	53,4%	18.300	100%	18.300
Italia	44,5%	18.076* *pool e professionisti	20%* *pool e professionisti	3.615

Proposte UNRAE in tema di fiscalità

	AS IS		PROPOSTA UNRAE		
1. Detraibilità	*Aliquota di detraibilità*		*Emissioni CO_2*	*Aliquota di detraibilità*	
	40%		0 g/Km	100%	
			1-60 g/Km	80%	
2. Deducibilità	*Quota deducibile*	*Limite costo acquisizione*	*Emissioni CO_2*	*Quota deducibile*	*Limite costo acquisizione*
Agenti di commercio	80%	25.822,84	0-60 g/Km	80%	26.000
Autovetture in uso non esclusivo ("pool") e professionisti	20%	18.075,99	0 g/Km	40%	26.000
			1-60 g/Km	30%	
Autovetture assegnate in uso promiscuo	70%	Senza limite	0 g/Km	80%	Senza limite
			1-60 g/Km	75%	
3. Periodo di ammortamento	4 anni		3 anni		

Revisione aliquote sul *fringe benefit* delle auto in uso promiscuo

- Allineare i livelli di emissione di CO2 previsti per la **tassazione IRPEF** in capo al dipendente a quelli di detraibilità e deducibilità proposti per l'azienda

ALIQUOTE fino al 31.12.24		PROPOSTA UNRAE		ALIQUOTE dal 01.01.25 (*)	
EMISSIONI CO2	*ALIQUOTA*	*EMISSIONI CO2*	*ALIQUOTA*	*ALIMENTAZIONE*	*ALIQUOTA*
0-60 g/Km	25%	0 g/Km	10%	BEV	10%
		1-60 g/Km	20%		
61-160 g/Km	30%	61-160 g/Km	30%	PHEV	20%
161-190 g/Km	50%	161-190 g/Km	50%		
> 190 g/Km	60%	> 190 g/Km	60%	ALTRE ALIMENTAZIONI	50%

(*) Legge di Bilancio 2025, entrata in vigore il 1° gennaio 2025: disposizioni in materia di reddito di lavoro dipendente sui veicoli in uso promiscuo ex art. 51, c. 4 DPR 917/1986

unione nazionale
rappresentanti
autoveicoli esteri

5. European Automotive Action Plan

EU Automotive Action Plan

ELEMENTI POSITIVI

- **Maggiore flessibilità sugli standard CO_2 2025**: conformità calcolata su tre anni (2025-2027) per compensare eventuali scostamenti
- Valutazione di misure per la **decarbonizzazione delle flotte aziendali**
- Annunciati oltre **€ 2 miliardi** di investimenti sulla ricerca per **batterie di nuova generazione**
- Raccomandazioni su schemi di ***leasing* sociale** per veicoli a zero emissioni

ELEMENTI NEGATIVI

- **Tempistiche allungate** per approvazione di Parlamento e Consiglio su emendamento al Regolamento (UE) 2019/631 per flessibilità sui target CO2
- **Scarsa concretezza:** solo raccomandazioni e raccolta di *best practices* sulla decarbonizzazione delle flotte, in attesa dell'iniziativa legislativa (fine 2025)
- **Assenza** di un **Fondo europeo** per sostenere la domanda e per incentivi fiscali alle imprese
- **Veicoli industriali: carenza** di **misure** ad hoc e **assenza di interventi** sui **target CO_2**
- **Infrastrutture di ricarica: interventi deboli e insufficienti** (€ 570 mln per 2025-26)

Grazie per l'attenzione