



Indagine conoscitiva sullo stato dell'automotive in Italia: fonti di approvvigionamento, produzione e vendita

Audizione IX Commissione (Industria, commercio, turismo, agricoltura e
produzione agroalimentare) – Senato della Repubblica

Roma, 27 marzo 2024

Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

Aziende associate



Marchi rappresentati



Occupati in Italia



Fatturato Associate



- 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.

Il settore automotive in Italia: alcune cifre

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

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

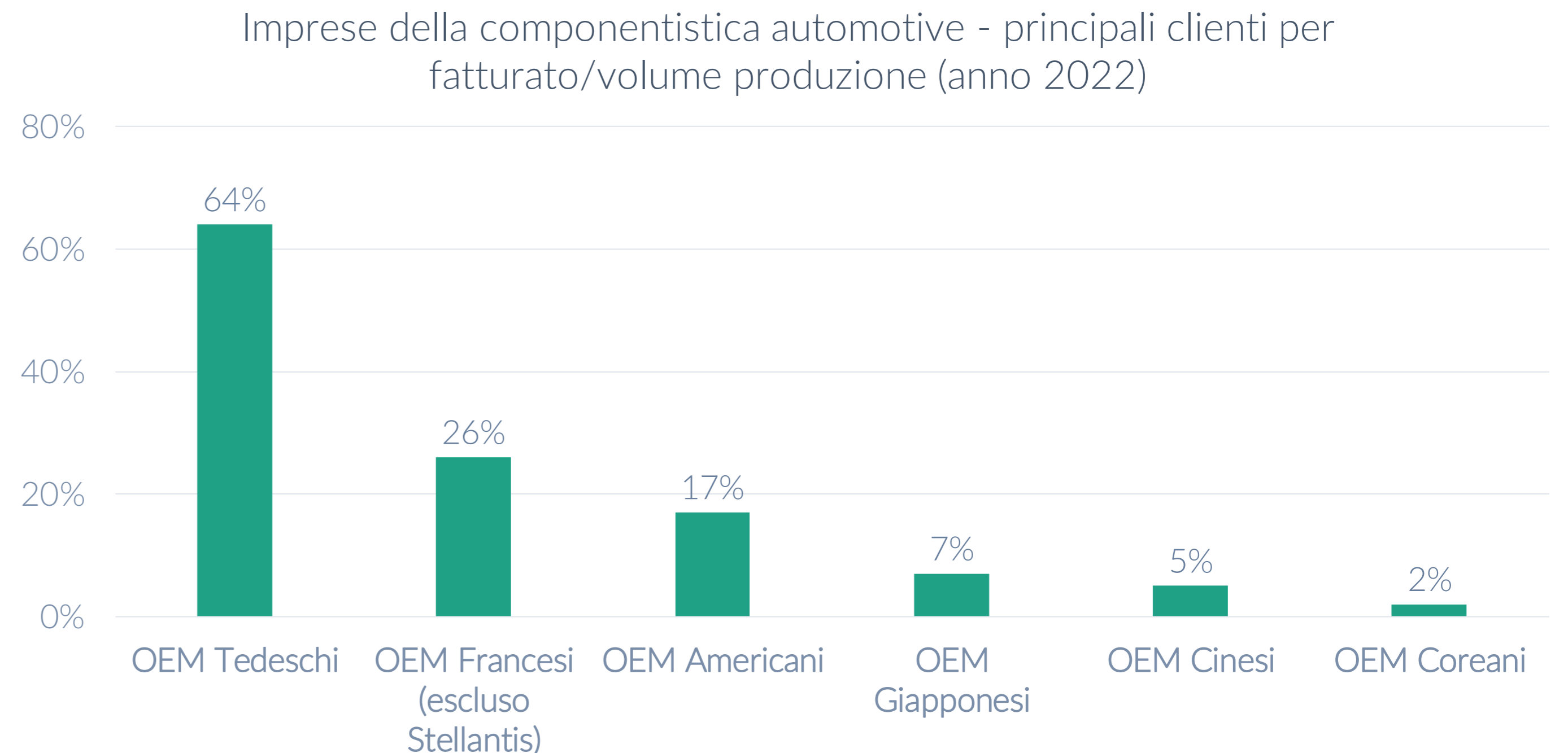
Fatturato: € 346,4 miliardi, commisurabile al 19,4% del PIL

Fatturato della componentistica da vendite a Costruttori associati ad UNRAE o loro Fornitori: 64,5%

Market share Stellantis: 32,3%; marchi italiani: 18,1% (ma solo il 12,5% è effettivamente prodotto in Italia) *dati 2023*

Paese	Autovetture immatricolate ('000)	Autovetture prodotte ('000)	Autovetture esportate ('000)
Germania	2.845	4.109	3.111
Regno Unito	1.903	905	714
Francia	1.775	959	N/A
Italia	1.591	541	413
Spagna	949	1.907	1.693

Dati 2023. Fonti: varie per UNRAE

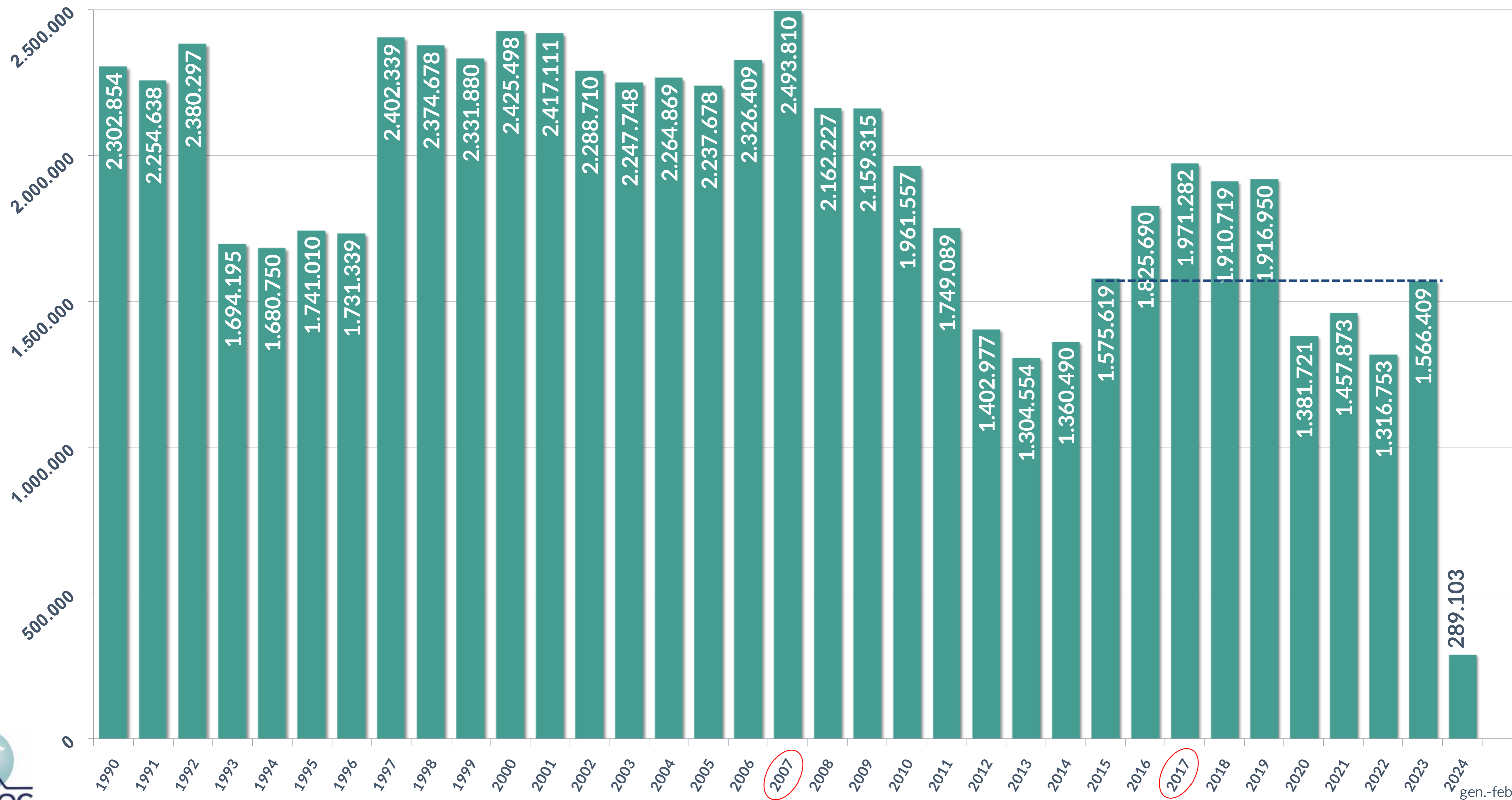


Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2023

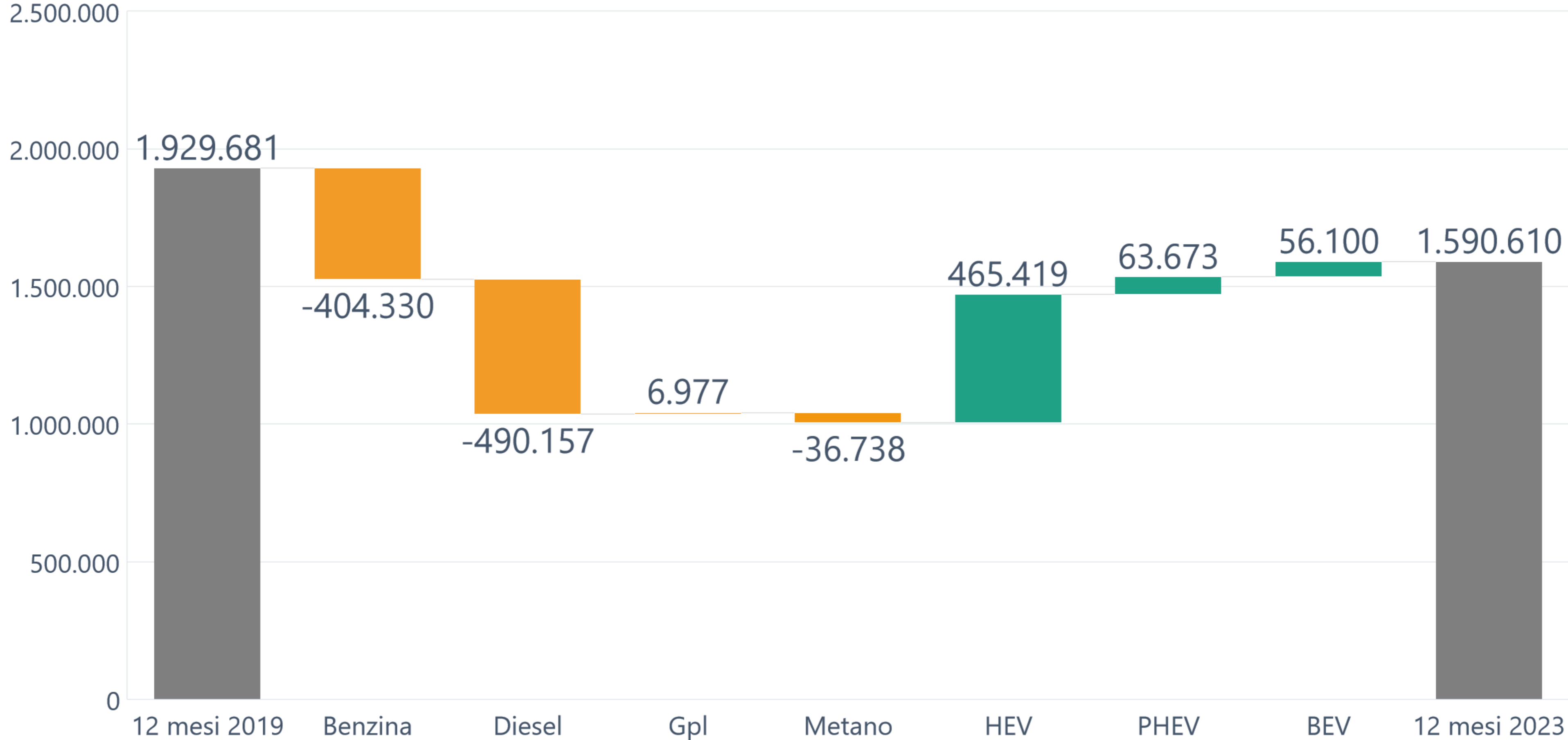


1. Il mercato automotive

Andamento storico del mercato italiano autovetture

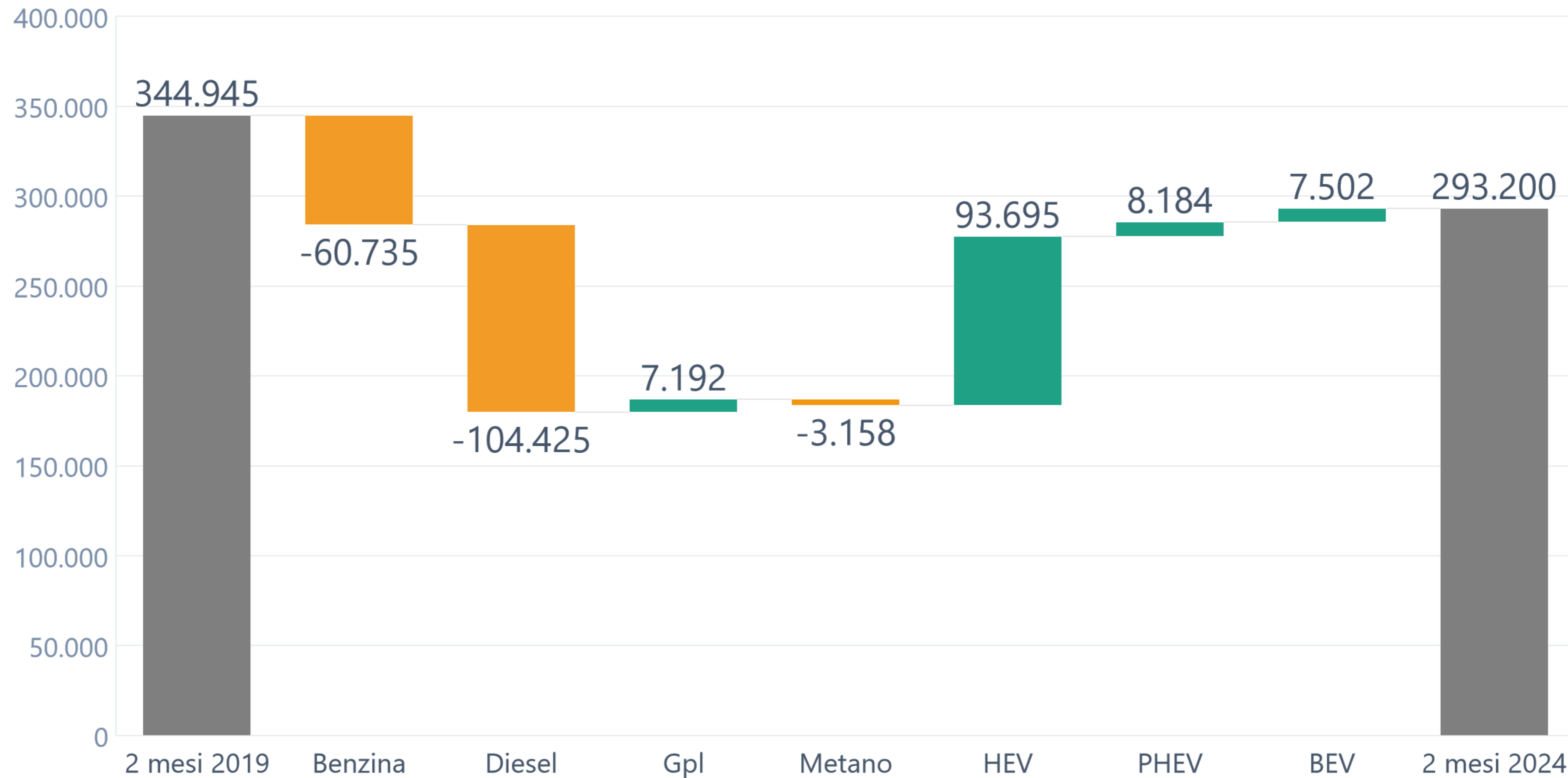


2023 vs 2019: un «buco» di 339.000 immatricolazioni auto



Elaborazioni Metodo UNRAE

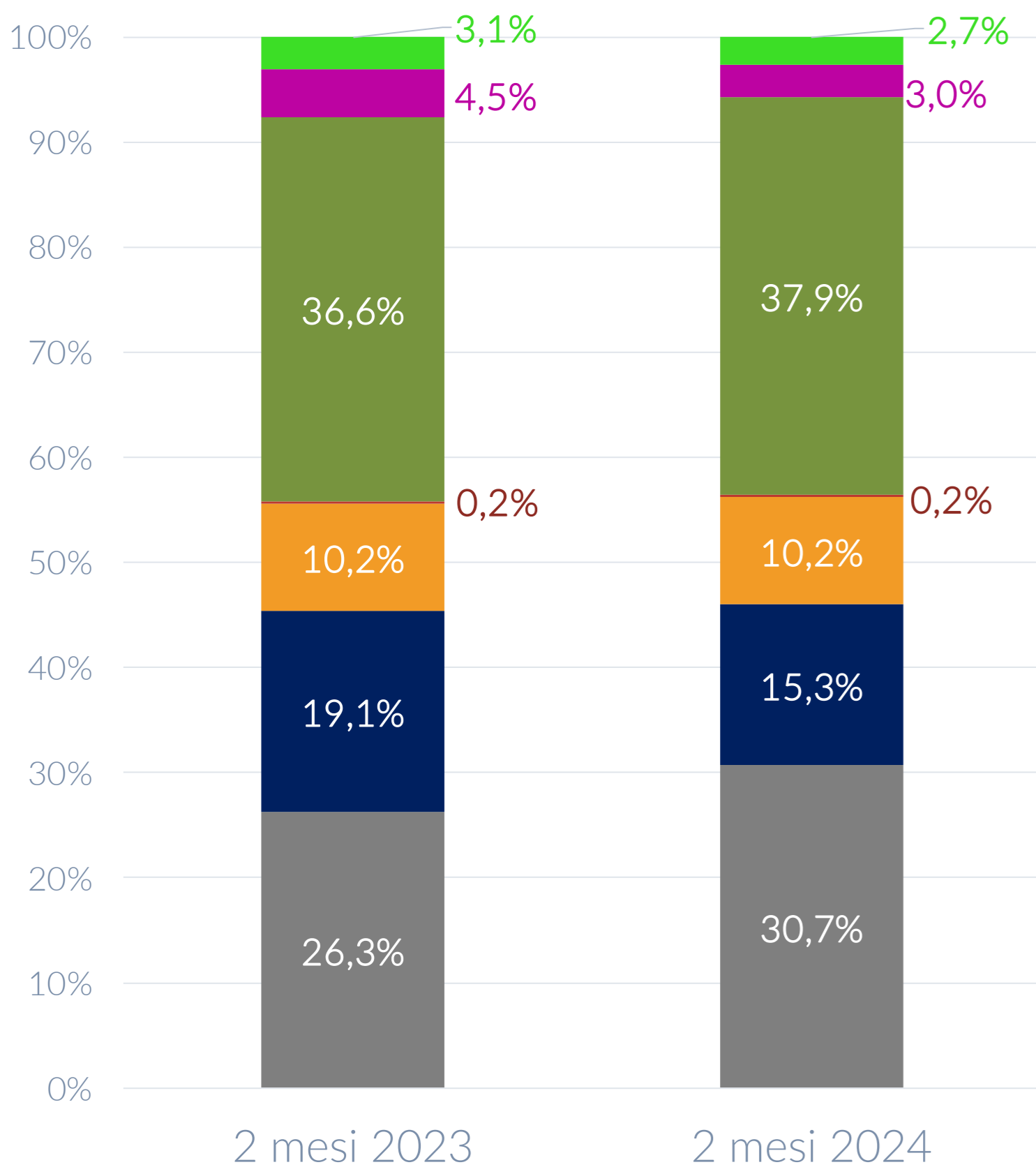
1° bimestre 2024: ancora un gap di ca 52.000 unità vs il 2019



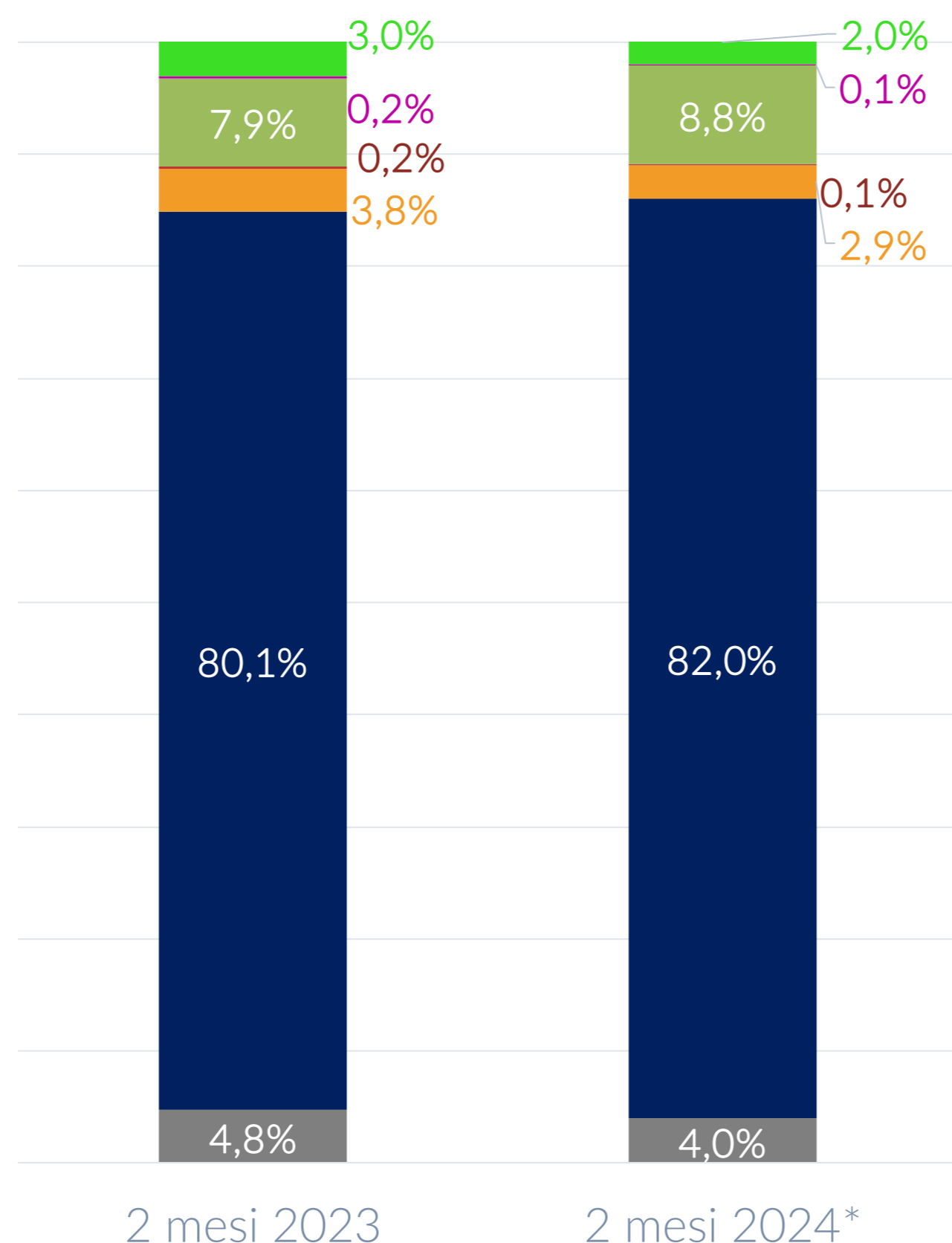
Elaborazioni Metodo UNRAE

1° bimestre 2024: il mix di alimentazioni per comparto

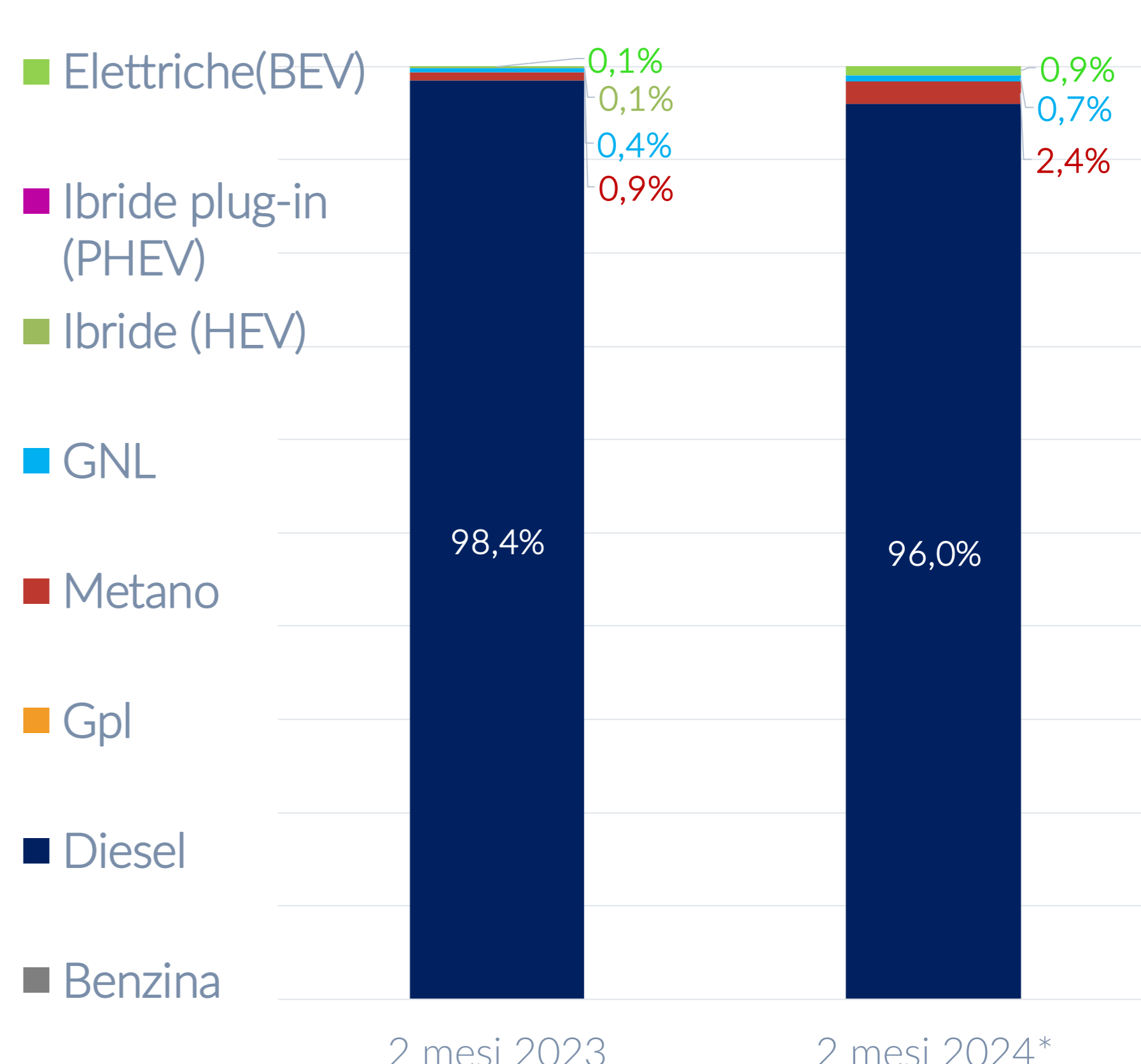
Autovetture



Veicoli Commerciali fino a 3,5 t



Veicoli Industriali > 3,5 t



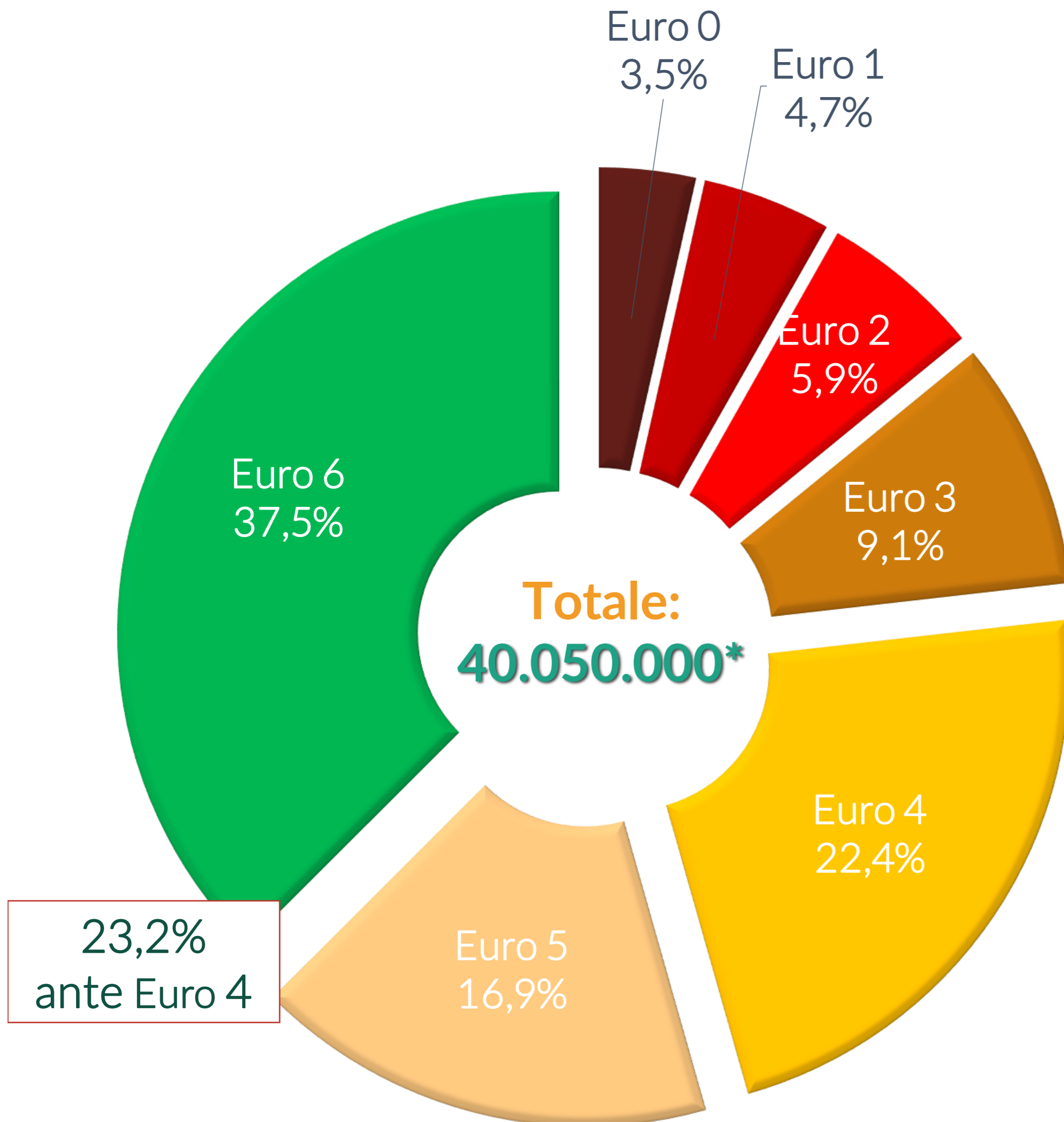


2. Il parco circolante

Parco circolante auto: vetusto, insicuro e inquinante

... tra i più vecchi in Europa

Età media autovetture major market UE



Standard europeo	Data immat.
Euro 1	01/01/1993
Euro 2	01/01/1997
Euro 3	01/01/2001
Euro 4	01/01/2006
Euro 5	01/01/2011
Euro 6	01/09/2015
Euro 6 b	31/08/2018
Euro 6 c (OBD 6-2)	21/08/2019
Euro 6 d (OBD 6-2)	31/12/2020

 8,7 anni

 10,1 anni

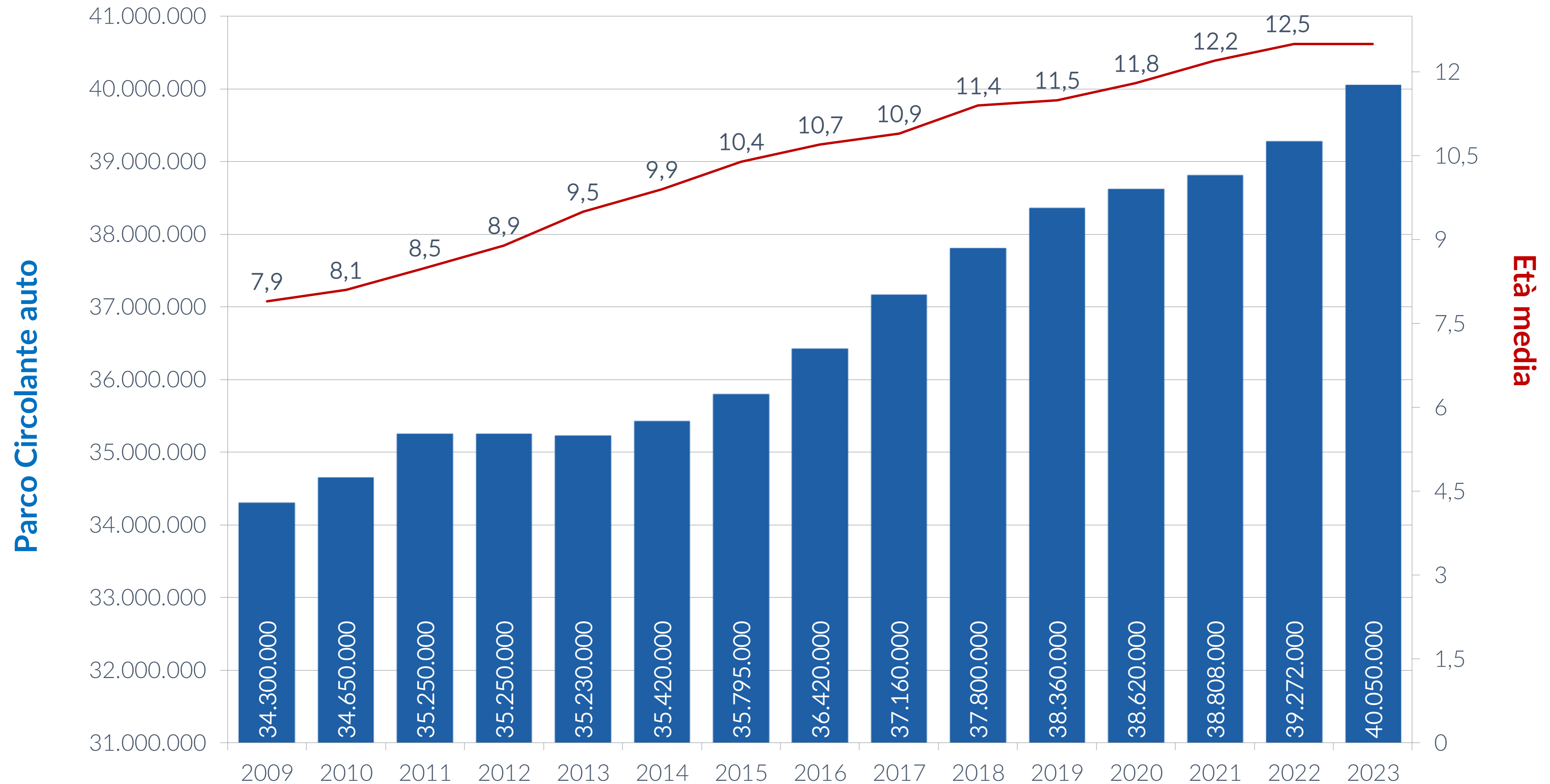
 11 anni

 12,5 anni

Con questo ritmo, per sostituirlo tutto, ci vorrebbero **26 anni**

*stime UNRAE al 31.12.23

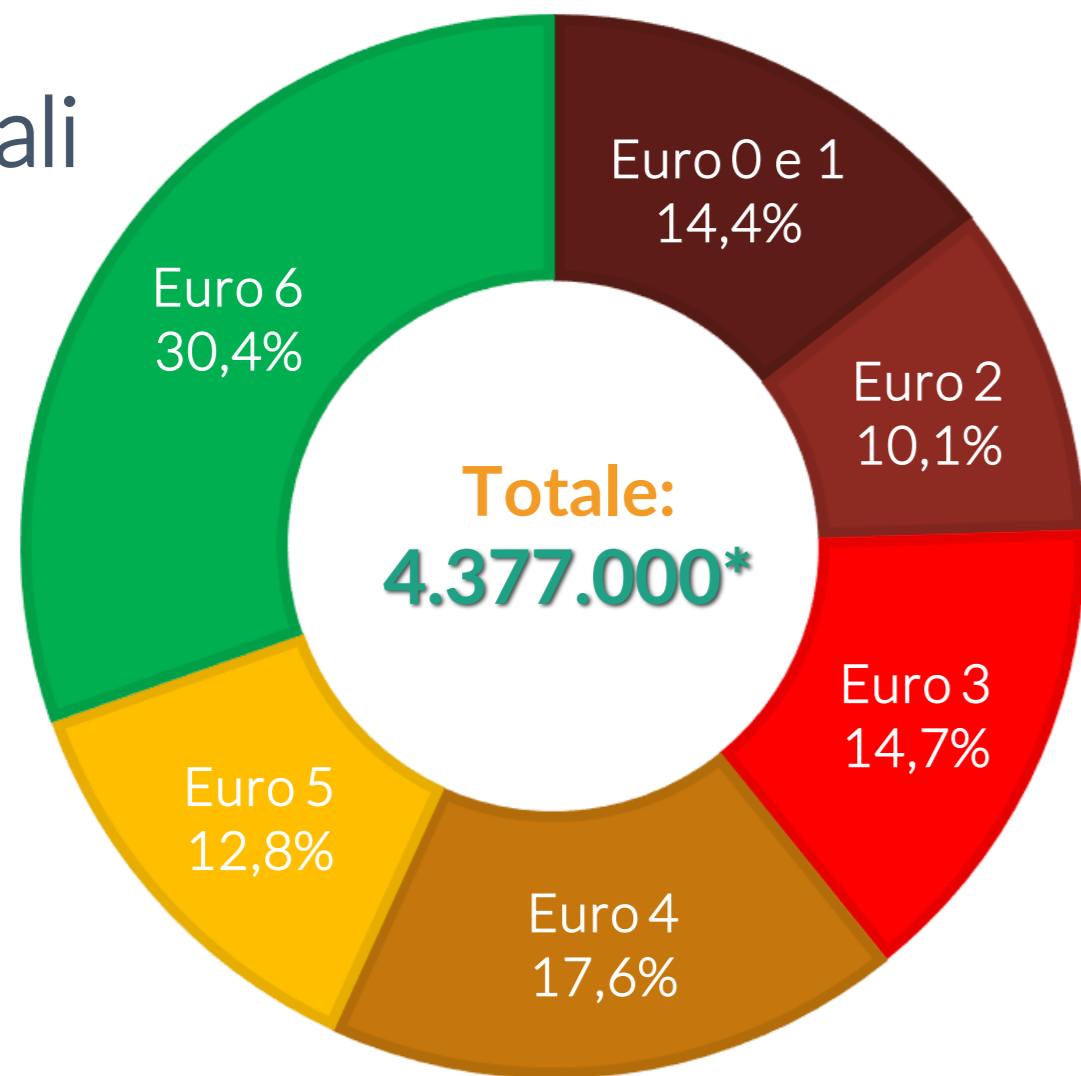
Invecchiamento del parco circolante reale



Fonte: parco realmente circolante stima UNRAE; età media ACI

Italia: parco circolante vetusto, insicuro e inquinante

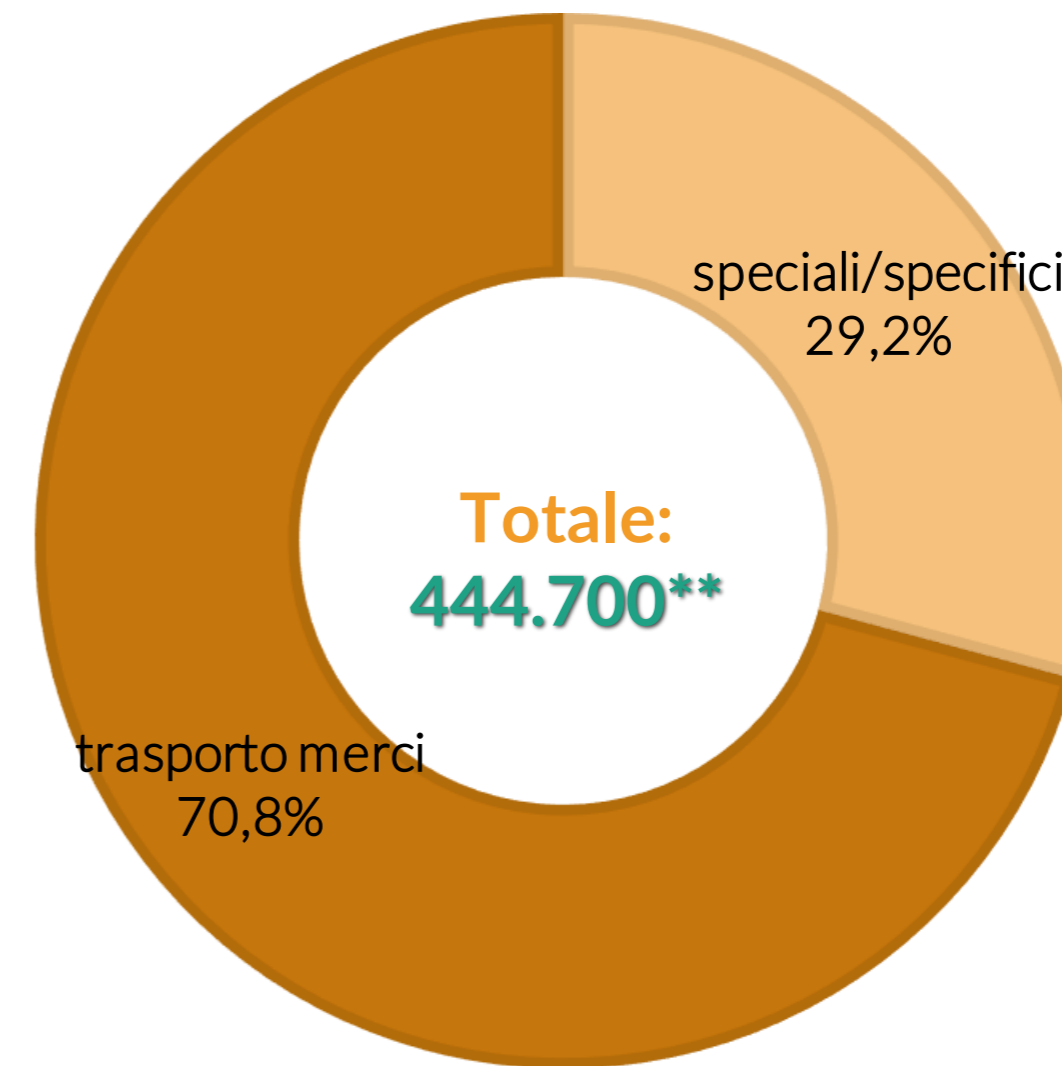
Veicoli commerciali



39,2%
ante Euro 4

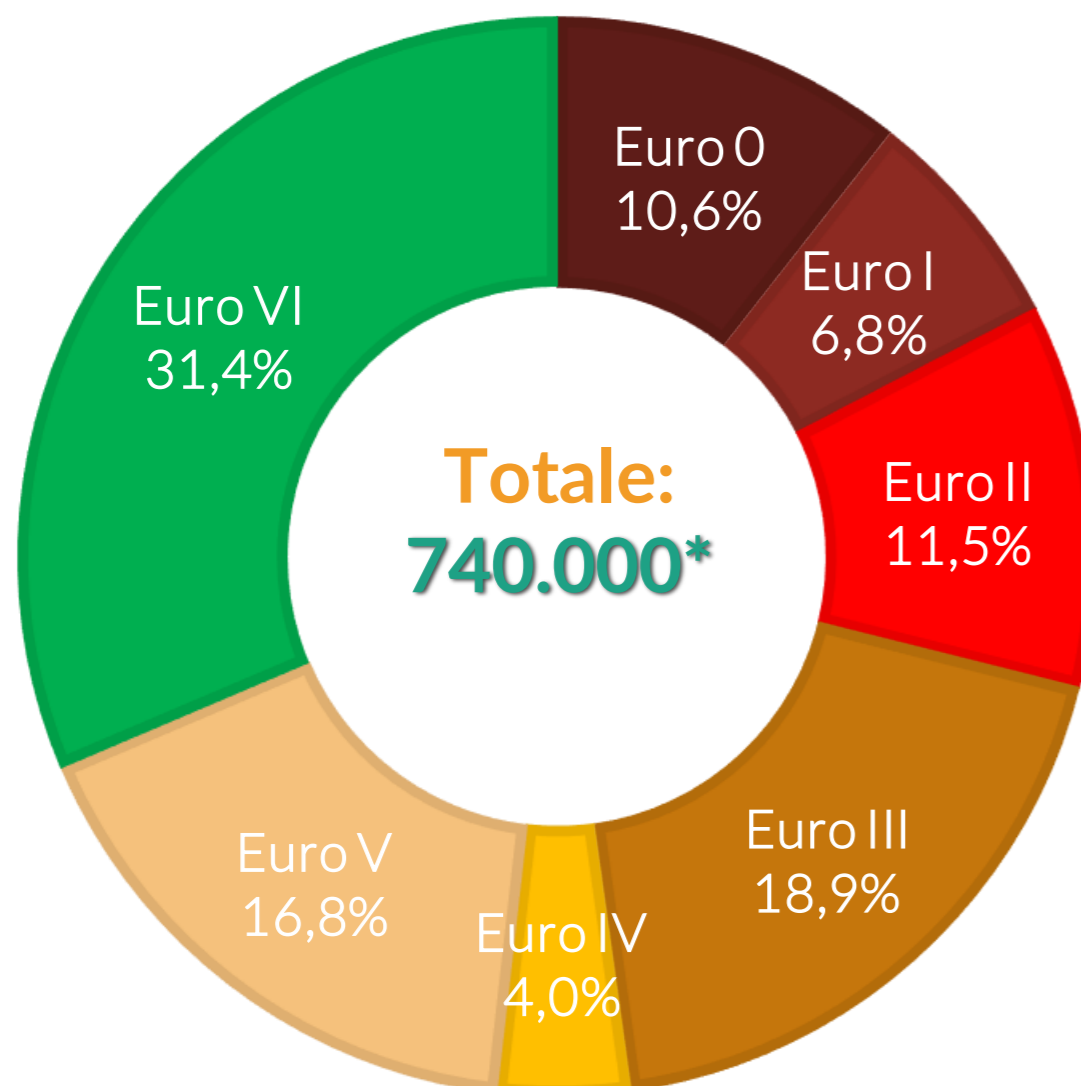
età media: **18 anni**

Rimorchi e semirimorchi



età media: **17 anni**

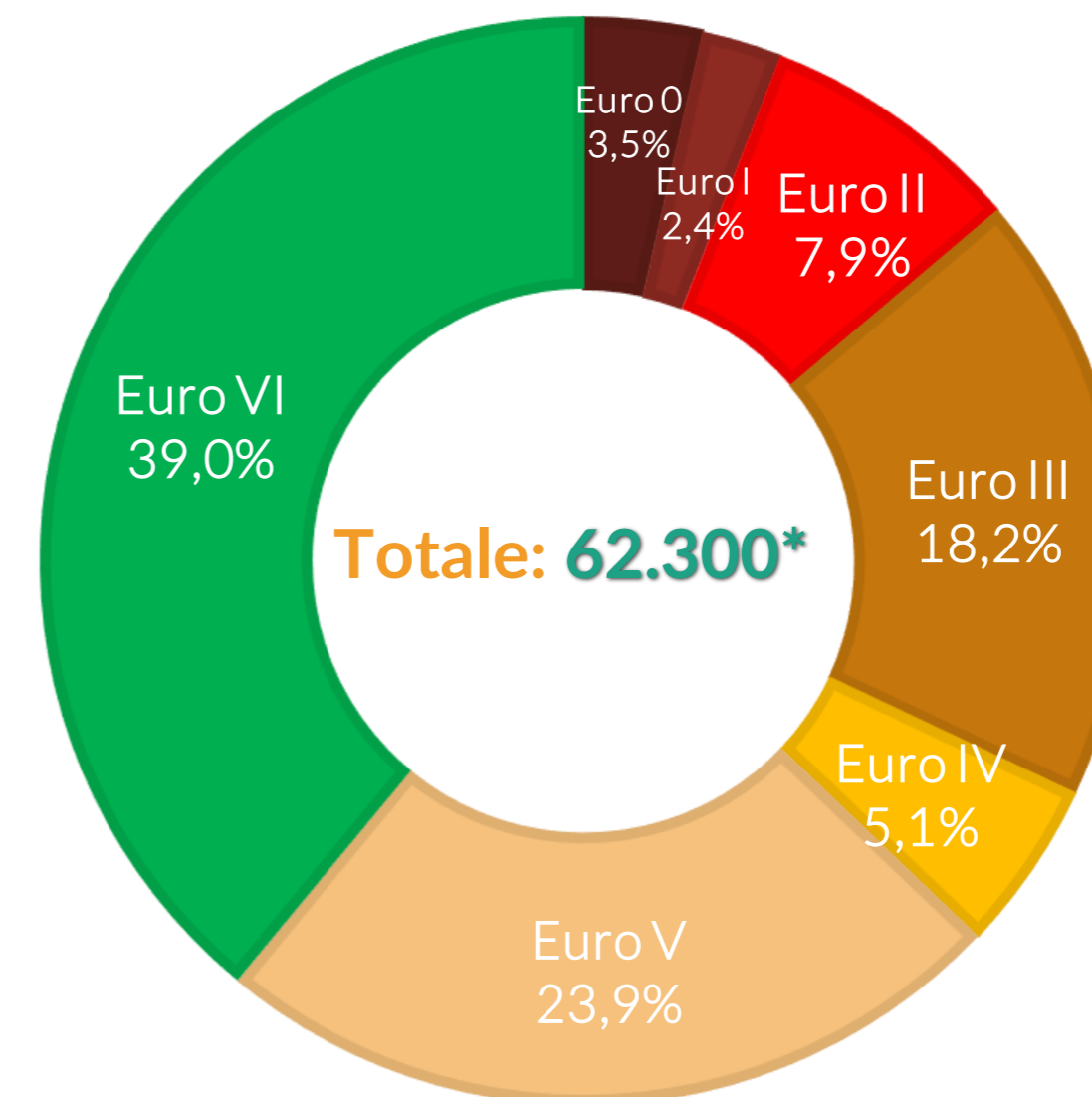
Veicoli industriali (> 3,5 t)



47,8%
ante Euro IV

età media: **14,5 anni**

Autobus



32%
ante Euro 4

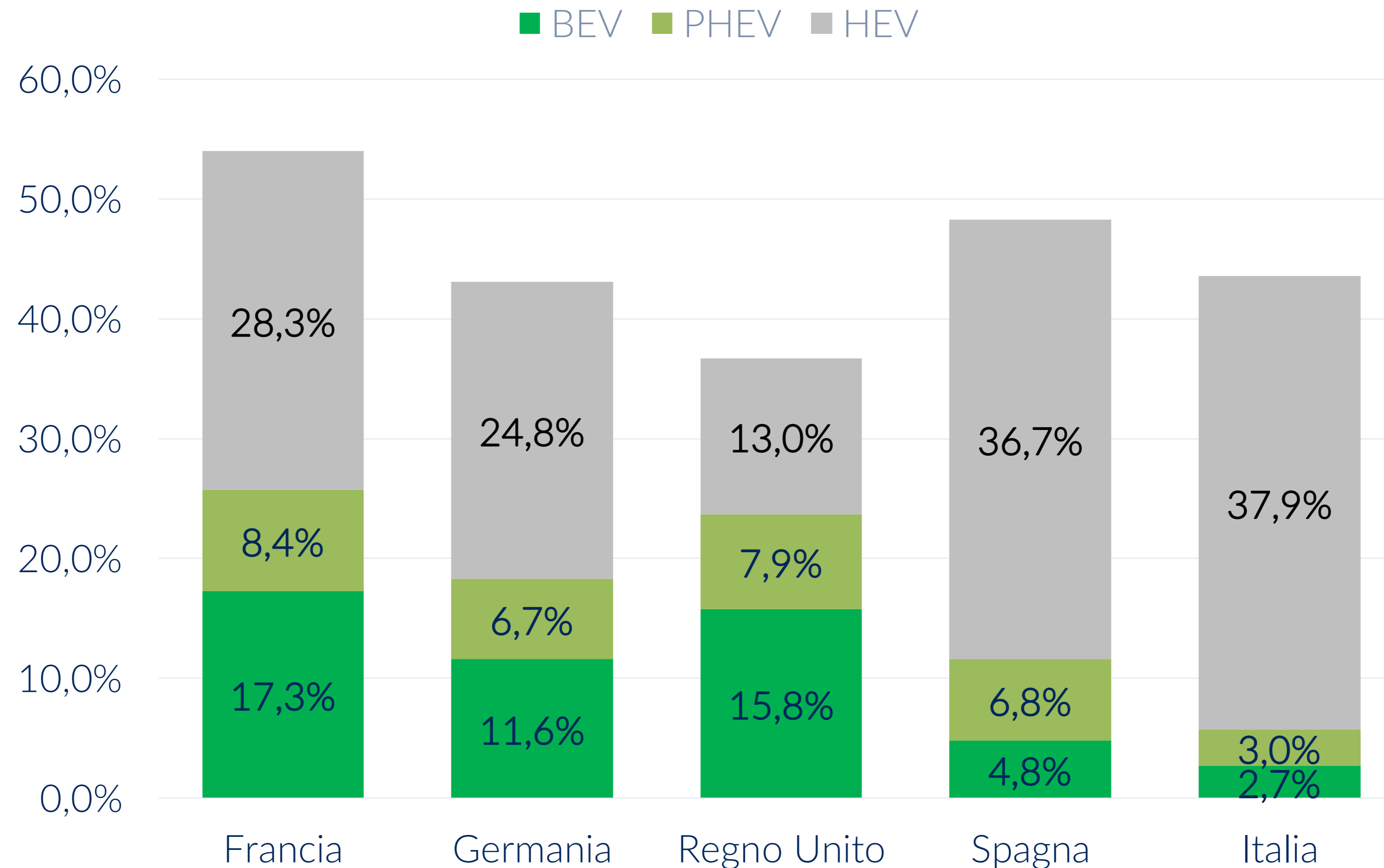
età media: **11,6 anni**

*stime UNRAE al 31.12.23
** dati ACI al 31.12.22



3. Il confronto internazionale

Auto elettrificate 5 Major Markets (quote %) – 1° bimestre 2024



INCENTIVI AGLI EV IN VIGORE DA ANNI...

15

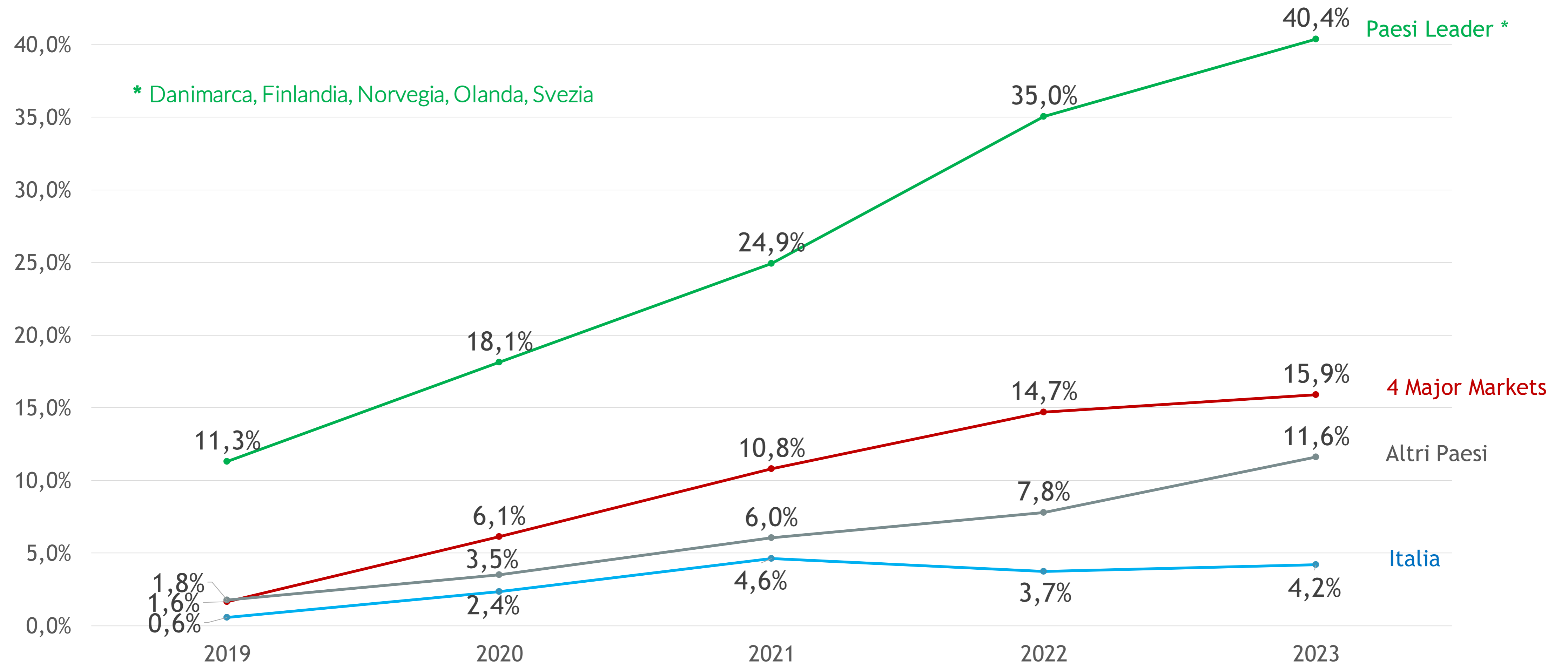
8

13

14

5

Quote % BEV in Europa 2019-23: Italia fanalino di coda

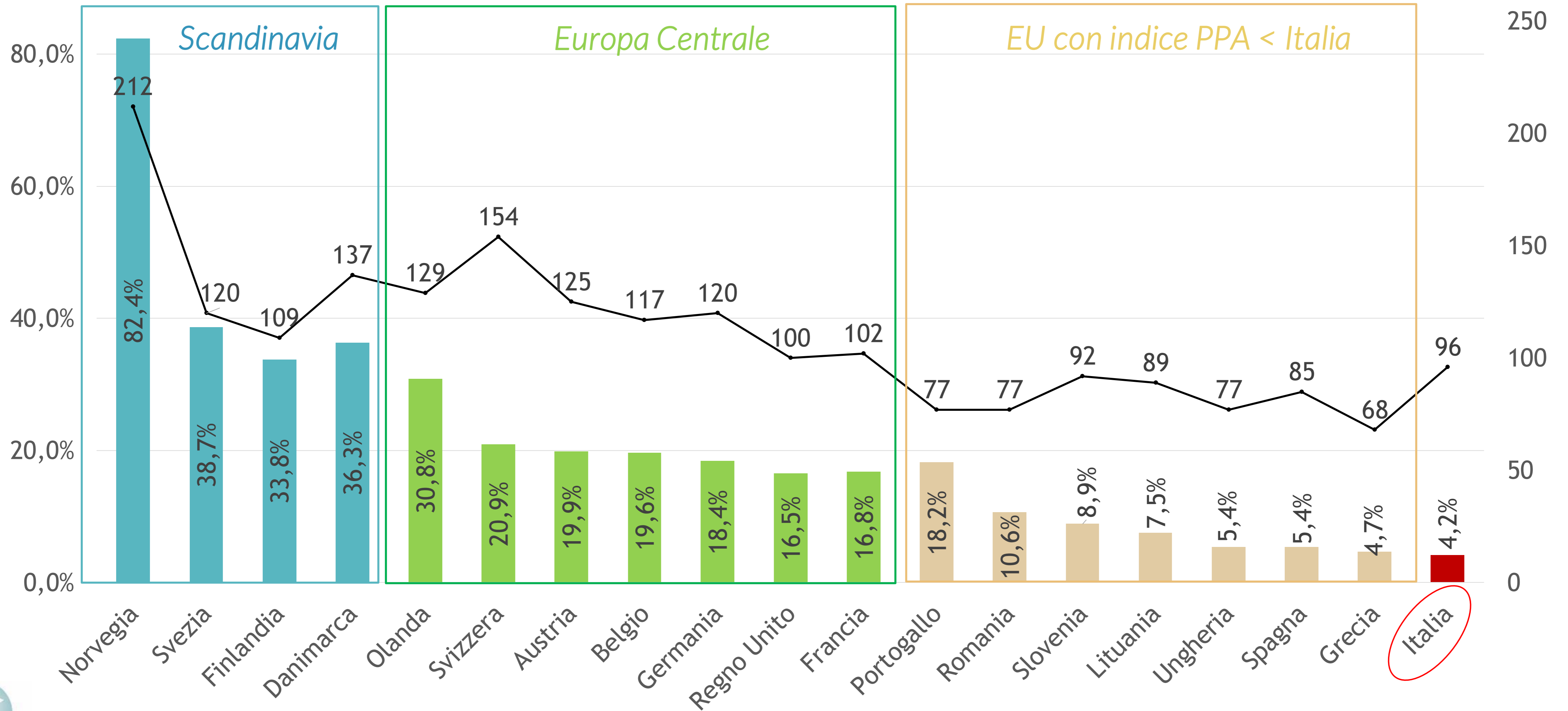


Nel 1° bimestre 2024 le BEV nel mercato EU31 hanno una share del **12,5%** (+0,8 p.p. vs 2023).

L'Italia si conferma maglia nera con il **2,7%** (-0,4 p.p. vs 2023).

L'anomalia italiana: una questione di reddito?

Quota % BEV (anno 2023) e Pil pro capite a parità di potere di acquisto (2022, UE=100)





4. Incentivi Ecobonus

Incentivi Ecobonus: status quo e proposte UNRAE

- ✓ Lo scorso 1° febbraio è stato presentato ufficialmente il nuovo schema incentivante in occasione del Tavolo **Automotive**, con dovizia di dettagli sulla distribuzione dei fondi e sui contributi unitari
- ✓ Il testo del DPCM risulterebbe ancora alla firma dei Ministri
- ✓ L'UNRAE ribadisce da mesi l'**urgenza della pubblicazione** del DPCM e dell'iter utile a consentire la piena operatività del nuovo schema incentivi, che sta generando una **paralisi del mercato BEV e PHEV**
- ✓ L'UNRAE inoltre richiede da anni una **revisione del tetto di prezzo massimo per le vetture con emissioni fino a 20 g/Km di CO₂ che esclude gran parte dei modelli disponibili sul mercato (140 su 213), e perdipiù la percentuale di modelli in grado di essere sottoposti a ricarica super-veloce è di gran lunga superiore fra quelli esclusi dall'incentivo rispetto a quelli inclusi (59% vs 10%)**
- ✓ Questo tetto (€ 35.000, IVA esclusa) riduce l'offerta, indebolendo la concorrenza e penalizzando la clientela, in particolare le aziende, che tendono ad acquistare vetture di segmento superiore
- ✓ È fondamentale per lo sviluppo della mobilità a zero emissioni, quindi, che il **«price cap»** della fascia 0-20 g/Km venga **eliminato** o quantomeno **allineato** a quello della fascia 21-60 g/Km (€ 45.000, IVA esclusa)
- ✓ Tale discriminazione produce inoltre effetti distorsivi in ambito Ricerca & Sviluppo, poiché paradossalmente scoraggia la ricerca di miglioramenti tecnologici per ridurre il livello di emissioni di un cospicuo numero di modelli (tra 21 e 30 g/Km) portandole nella prima fascia



5. Infrastrutture di ricarica

Infrastrutture di ricarica pubbliche: i requisiti

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

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

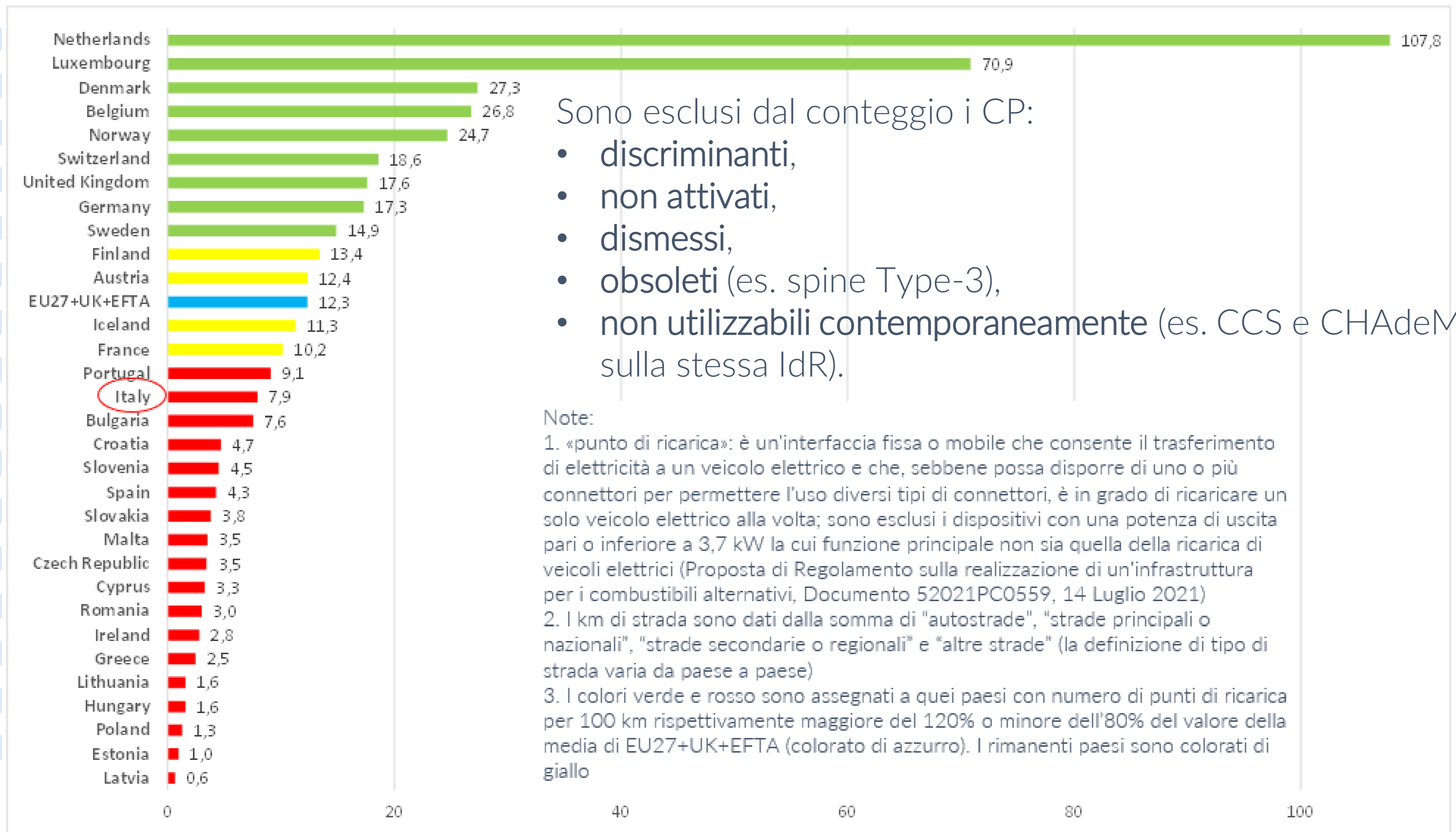
Il rapporto fra CP e circolante ECV (che in Italia deve tenere conto anche degli **afflussi turistici**) è un KPI importante per evitare code, ma nell'attuale fase di sviluppo comanda la **capillarità**.

Infrastrutture di ricarica pubbliche: Italia in forte crescita ma ancora 15^a

N. PUNTI RICARICA al 30.09

N. PUNTI RICARICA / 100 KM

Totale	% >= 50kW
150.223	2%
2.047	7%
20.390	9%
41.595	5%
23.429	32%
13.309	13%
74.413	13%
111.699	17%
32.875	12%
10.455	22%
16.932	16%
716.790	12%
1.457	13%
112.490	13%
7.244	23%
39.062	13%
1.531	23%
1.257	28%
1.762	11%
28.355	16%
2.184	26%
101	0%
4.522	27%
326	6%
2.615	24%
2.775	16%
2.923	6%
1.148	18%
3.271	11%
5.388	22%
570	33%
442	43%



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).

Note:

1. «punto di ricarica»: è un'interfaccia fissa o mobile che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico e che, sebbene possa disporre di uno o più connettori per permettere l'uso diversi tipi di connettori, è in grado di ricaricare un solo veicolo elettrico alla volta; sono esclusi i dispositivi con una potenza di uscita pari o inferiore a 3,7 kW la cui funzione principale non sia quella della ricarica di veicoli elettrici (Proposta di Regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, Documento 52021PC0559, 14 Luglio 2021)
2. I km di strada sono dati dalla somma di "autostrade", "strade principali o nazionali", "strade secondarie o regionali" e "altre strade" (la definizione di tipo di strada varia da paese a paese)
3. I colori verde e rosso sono assegnati a quei paesi con numero di punti di ricarica per 100 km rispettivamente maggiore del 120% o minore dell'80% del valore della media di EU27+UK+EFTA (colorato di azzurro). I rimanenti paesi sono colorati di giallo

Fonti: EAFO (European Alternative Fuels Observatory), 2023Q4; ERF (European Union Road Federation)

Infrastrutture di ricarica: le proposte UNRAE





- ✓ Elaborare una **politica infrastrutturale** con un puntuale cronoprogramma, anche per il rifornimento di idrogeno, ad ampio raggio e di orizzonte lungo, sia per le autovetture che per i veicoli pesanti, in linea con il nuovo Regolamento (UE) AFIR
- ✓ Stabilire **obiettivi cogenti** di numerosità CP pubblici (bassa e alta potenza) per singola area geografica e tipologia stradale
- ✓ Risolvere le problematiche relative all'Avviso pubblico MASE per le **infrastrutture di ricarica sulle superstrade**, per il quale non è stata assegnata alcuna proposta progettuale, in modo da utilizzare i circa € 360 milioni stanziati dal PNRR per la realizzazione di almeno 7.500 infrastrutture di ricarica super-veloci
- ✓ Prevedere un **credito d'imposta al 50%** per gli investimenti privati in ricariche fast (oltre 70 kW) almeno fino al 2025



6. Fiscalità dell'auto aziendale

Top market europei – Regime fiscale auto aziendali

(dati disponibili)

Paesi	Deducibilità	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia 	18.076	20%	3.615	40%
Germania 	Illimitata	100%	Illimitato	100%
Regno Unito 	Illimitata	100%	Illimitato	50%
Spagna 	Illimitata	100%	Illimitato	100%

Fonti: varie per UNRAE

Fiscalità auto aziendali in uso promiscuo con indirizzo «green»

Proposte UNRAE:

1. Modulare **detraibilità IVA** in base a emissioni di CO₂ : 100%|80%|50% per 0-20|21-60|61-135 g/Km di CO₂ (oggi al 40%)
2. Aumentare **quota di deducibilità** a 40%|30%|20% del costo sostenuto per 0-20|21-60|61-135 g/Km di CO₂ (oggi al 20%)
3. Alzare **tetto deducibilità** a 25 k€ (oggi 18k€)
4. Ridurre il **periodo di ammortamento** a 3 anni (oggi 4 anni)
5. Considerare i **rimborsi per ricarica di autoveicoli ad uso promiscuo** nel regime fiscale dei c.d. **fringe benefit** (oggi inclusi nel reddito di lavoratore dipendente)

Grazie per l'attenzione