

FEDERAUTO Position

sulla comunicazione della Commissione europea "Decarbonizzare le flotte aziendali" (COM(2025) 96)

1. Sintesi

La Federazione Italiana Concessionari Auto (FEDERAUTO) prende atto della comunicazione della Commissione, ritenendola accettabile solo se assume un approccio tecnologicamente neutro in termini di propulsione e vettori energetici da incentivare, con l'accento posto sull'aiuto alla decarbonizzazione delle flotte obsolete.

Gli operatori corporate rappresentano circa il 60% delle nuove immatricolazioni di auto, quindi accelerare la loro transizione è essenziale per raggiungere gli obiettivi di zero e quasi zero emissioni al 2035/2040.

I concessionari sono l'interfaccia chiave tra i produttori e i milioni di proprietari di flotte di PMI che fanno muovere l'Europa.

Sosteniamo pertanto gli obiettivi generali dell'iniziativa, a condizione che:

- la prossima proposta legislativa (fine 2025) è tecnologicamente neutra, commercialmente realistica e favorevole alle PMI;
 - il settore dei veicoli pesanti è trattato in modo specifico e in linea con le esigenze del mercato dell'autotrasporto e della logistica (praticamente ne risentirà l'intero segmento dei veicoli pesanti);
 - l'infrastruttura di ricarica/rifornimento massiccia ed equamente distribuita e la capacità della rete sono considerati prerequisiti non negoziabili, non ripensamenti;
 - gli incentivi fiscali e finanziari spostano la domanda senza erodere i valori residui o gravare eccessivamente sui bilanci pubblici;
 - gli incentivi fiscali e finanziari devono essere applicati con un approccio di equità;
 - i requisiti amministrativi rimangono proporzionati e digitalizzati, in linea con la bussola per la competitività.
-

2. Contesto e sfide per la comunità dei dealer

1. Transizione di prodotto senza precedenti

Dal 2035 ogni nuova autovettura o furgone - secondo il Regolamento vigente, che potrà però essere soggetto a revisione - dovrà essere a zero emissioni allo scarico; Le emissioni di CO₂ allo scarico dei nuovi veicoli pesanti dovranno essere ridotte del 90% entro il 2040, mentre tutti i nuovi autobus urbani saranno a emissioni zero allo scarico a partire dal 2035. Se queste

scadenze saranno confermate, i concessionari dovranno quindi rinnovare showroom, attrezzature, inventari ricambi e competenze in un unico ciclo di sostituzione.

2. Pressione sui costi e sulla liquidità per i clienti delle flotte

Il mercato dei veicoli pesanti elettrici è sostanzialmente inesistente. I prezzi dei camion elettrici a batteria rimangono superiori del 50-80% rispetto ai camion diesel equivalenti. Anche i grandi operatori di leasing devono affrontare costi di finanziamento più elevati; La sfida è maggiore per le micro flotte (da uno a cinque veicoli) che costituiscono il fulcro della maggior parte dei modelli di business dei concessionari.

3. Vincoli infrastrutturali e di rete

Molte sedi dei concessionari ora fungono anche da hub di consegna e assistenza per le flotte. Tuttavia, la ricarica rapida superiore a 350 kW per i camion è sostanzialmente inesistente e gli aggiornamenti della rete possono richiedere 24-36 mesi, meno del ciclo di vita del modello.

4. Rischio di valore residuo

I concessionari assorbono una quota significativa delle rivendite di veicoli usati. Modifiche improvvise alla tassazione o alle normative sulle zone a basse emissioni possono svalutare le flotte esistenti, minacciando la solvibilità dei concessionari e gli accordi bancari.

5. Carenza di competenze e accesso equo ai dati dei veicoli

Con la crescente adozione del software per veicoli, i concessionari hanno bisogno di una formazione accreditata e di un accesso sicuro e a basso costo ai dati diagnostici e sullo stato della batteria per servire le flotte in modo competitivo.

3. Valutazione delle azioni proposte dalla Commissione

Priorità della Commissione

Rendere le ZEV più attraenti attraverso la politica fiscale (Comunicazione §6.1). Gli Stati membri spendono già >40 miliardi di euro all'anno per sovvenzionare le auto aziendali, spesso favorendo l'ICE. La Commissione suggerisce di riorientare tali bilanci e di adeguare la detraibilità dell'IVA.

Incentivi locali e integrazione LEZ per le flotte urbane (§6.2)

Valutazione FEDERAUTO

Sostenuto solo se le misure fornite sono neutre dal punto di vista tecnologico (BEV, FCEV, combustibili neutri in termini di emissioni di carbonio e rinnovabili) e gradualmente in modo prevedibile per evitare shock ai valori residui.

Positivo, ma deve essere armonizzato in tutte le città per evitare un

Priorità della Commissione

Iniziativa Airport rentalfleet e piattaforme per corridoi

TENT (§6.3;

§5)[transport.ec.europa.eu](https://transport.ec.europa.eu/transport.ec.europa.eu)

Prossima proposta legislativa (fine 2025) e dialogo ad alto livello con i portatori di interessi (paragrafo 7

transport.ec.europa.eu

Impegno per gli oneri amministrativi delle PMI

(§7)transport.ec.europa.eu

Valutazione FEDERAUTO

mosaico di regole che frammenta il mercato secondario e ostacola gli affitti transfrontalieri.

Progetti di fari utili; I concessionari dei poli di mobilità dovrebbero essere ammissibili al cofinanziamento del meccanismo per collegare l'Europa (CEFAFIF) quando installano caricatori pubblici sui loro piazzali.

FEDERAUTO accoglie con favore il continuo coinvolgimento e chiede un sottogruppo permanente "Dealer & SME Fleet" all'interno del dialogo.

Essenziale. I sistemi obbligatori di comunicazione o di obiettivi devono utilizzare interfacce di dati digitali plug-andplay interoperabili con i sistemi di gestione dei concessionari.

4. Raccomandazioni FEDERAUTO

1. Adottare un approccio graduale per le dimensioni della flotta

* Stabilire obiettivi vincolanti di adozione di veicoli a emissioni zero e quasi zero (dallo scarico) solo per le entità che immatricolano **>250 veicoli all'anno in tutta l'UE**. Le flotte più piccole dovrebbero operare secondo orientamenti non vincolanti e

beneficiare di una comunicazione semplificata. Ciò rispecchia il principio di proporzionalità delle PMI evidenziato dalla Commissione.

2. **Creare una "clausola di condizionalità dell'infrastruttura"**

* Eventuali obblighi futuri per gli operatori di flotte devono essere subordinati alla **disponibilità verificabile** di un'adeguata capacità di ricarica/rifornimento pubblica o di deposito entro un raggio di 25 km per i furgoni e di 50 km per i veicoli pesanti.

3. **EU-wide fiscal playbook**

Sosteniamo l'eliminazione graduale della tassazione agevolata per le autovetture aziendali alimentate al 100% a combustibili fossili, ma chiediamo un **modello UE** che contempli: norme in natura, ammortamento accelerato per i veicoli a zero e quasi zero emissioni, differenziali di deducibilità dell'IVA e sconti sulla tariffazione stradale. Ciò eviterebbe distorsioni del mercato e consentirebbe ai concessionari di offrire ai loro clienti calcolatori trasparenti del costo totale della proprietà (TCO).

4. **Dealer transition fund (2026-2030)**

* Allocare almeno **2 miliardi di euro dal Fondo sociale per il clima e dai ricavi recuperati dell'ETS2** per:

- installazione di impianti di ricarica e combustibili rinnovabili ad alta potenza presso i siti dei concessionari e dei riparatori indipendenti;
- certificazione di riqualificazione tecnica e gestione delle batterie (compresa la formazione obbligatoria sulla sicurezza ad alta tensione);
- Aggiornamenti digitali che consentono aggiornamenti software over-the-air e diagnostica della batteria.

5. **Neutralità tecnologica e finestra di innovazione**

* **I camion a celle a combustibile a idrogeno, gli ibridi ad autonomia estesa e i biocarburanti sostenibili ed efuel** possono essere più adatti per specifici casi d'uso ad alto carico utile o a lunga distanza. La proposta legislativa deve pertanto riconoscere **molteplici percorsi ammissibili per le emissioni zero o prossime allo zero** e includere un riesame strutturato nel 2030.

6. **Meccanismi di stabilizzazione del valore residuo**

* Incaricare il Fondo europeo per gli investimenti di sperimentare **sistemi di garanzia** che coprano parte del rischio del prezzo di rivendita per i primi utilizzatori di veicoli pesanti elettrici a batteria, riducendo in tal modo i tassi di leasing e i costi delle planimetrie dei concessionari.

7. **Open vehicle data for competitive, affordable servicing**

Garantisce un accesso in tempo reale, standardizzato e sicuro ai dati di bordo per concessionari autorizzati e riparatori indipendenti a tariffe eque basate su FRAND. In questo modo si sbloccheranno offerte innovative per la manutenzione delle flotte e si proteggeranno le PMI dalle piattaforme telematiche vincolate.

5. Conclusione

FEDERAUTO si impegna ad allineare il settore del trasporto su strada agli obiettivi climatici dell'UE per il 2030 e il 2050, seguendo gli obiettivi di decarbonizzazione, secondo il **principio non negoziabile di "neutralità tecnologica"**.

I concessionari in franchising sono pronti a **informare, equipaggiare e fornire assistenza alle flotte aziendali europee nel loro percorso verso la neutralità climatica, a condizione che il quadro politico rimanga equilibrato**, prevedibile e favorevole alle PMI. Esortiamo la Commissione e i legislatori a incorporare le raccomandazioni di cui sopra nella prossima proposta legislativa e a mantenere la comunità dei concessionari pienamente coinvolta nel dialogo ad alto livello annunciato per il 2° trimestre 2025.

Rimaniamo a disposizione della Commissione per i dati, le informazioni di mercato e il sostegno ai progetti pilota.