

Comunicato stampa

**NUOVO RECORD PER IL CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE:
83 MILIARDI DI EURO NEL 2024.
PER IL 2025 SI PREVEDE UN GETTITO FISCALE ALLINEATO AL 2024**

In Italia l'incidenza sul PIL del gettito fiscale derivante dal comparto è la più alta tra i maggiori Paesi europei (top 4), attestandosi nel 2023 - ultimo anno disponibile per questo tipo di confronto - al 3,7% contro una media attorno al 2,9%

Torino, 18 dicembre 2025 - Nel 2024 il carico fiscale complessivo gravante sulla motorizzazione italiana si attesta a **83,04 miliardi di Euro**, in crescita rispetto al 2023 (+4,5%).

Il peso di questo carico fiscale sulle entrate tributarie nazionali complessive si attesta al 13,4%, leggermente in calo rispetto all'incidenza registrata nel 2023 (13,6%) per effetto di un trend di crescita delle entrate tributarie nazionali¹ (+5,6%) superiore a quello del gettito fiscale derivante dalla motorizzazione - crescono sia le imposte dirette (+8,3%) che quelle indirette (+2,3%), basate sui consumi.

“Nel 2024 il settore automotive stabilisce un nuovo record generando un gettito fiscale superiore agli 83 miliardi di Euro - commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

Dei tre momenti impositivi del ciclo di vita contributivo degli autoveicoli, è sempre quello relativo all'utilizzo a pesare maggiormente sul totale delle entrate tributarie derivanti dal settore, di cui rappresenta il 79,2%, superando i 65 miliardi di Euro (+4,5% rispetto al 2023).

Concorrono a realizzare una cifra così elevata voci di prelievo fiscale come quelle relative ai carburanti (39,73 miliardi di Euro) e all'IVA su manutenzione e riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici (14,05 miliardi di Euro, in aumento del 15,5% rispetto al 2023).

Al secondo posto si posiziona il gettito derivante dall'acquisto (versamento IVA, diritti MCTC e IPT), l'11,8% del totale, pari a 9,78 miliardi di Euro, in aumento del 5,5% rispetto al 2023 per l'effetto combinato del lieve calo (-0,5%) delle immatricolazioni di auto nuove e dell'aumento (+8,2%) dei passaggi di proprietà reali delle auto usate nell'anno 2024. Il gettito derivante dal possesso, infine, vale il 9% del totale, ovvero 7,48 miliardi (+3% rispetto al 2023), pari al totale dei versamenti del bollo auto.

Guardando al 2025, secondo le stime ANFIA, il carico fiscale sulla motorizzazione potrebbe rimanere pressoché stabile a 83 miliardi di Euro (-0,1%), anche considerando che, secondo le ultime previsioni, il mercato auto chiuderà l'anno con una contrazione intorno al 2,5% sul 2024.

Tengo a sottolineare, infine, che in Italia l'incidenza del gettito fiscale derivante dal comparto sul PIL è la più alta tra i maggiori Paesi europei, attestandosi nel 2023 - ultimo anno disponibile per questo tipo di confronto - al 3,7% contro una media attorno al 2,9%².

¹ Calcolate secondo il criterio di cassa

² In base ai più recenti dati disponibili, si è calcolata l'incidenza media del carico fiscale della filiera automotive sul PIL dei principali Paesi Europei (Francia, Germania, Spagna e Italia). I 4 major markets, infatti, raccolgono il 74,5% del gettito totale del comparto in Europa (stimato da ACEA in circa 417 miliardi di Euro nell'UE13). L'Italia è al terzo posto dopo la Germania e la Francia nel concorrere a determinare questa quota, con un contributo superiore al 19% del totale.



Passando all'analisi di dettaglio, in riferimento al gettito derivante dal **possesso dell'autoveicolo**, ovvero dai versamenti del **bollo auto** (voce 4 della tabella), il gettito 2024 (pari a circa 7,5 miliardi di Euro) ha evidenziato una crescita del 3% rispetto al 2023 (quando era di 7,26 miliardi) a causa di diversi fattori tra cui l'aumento del valore medio delle vetture e della potenza fiscale, la revisione di esenzioni e agevolazioni - alcune Regioni hanno infatti ridotto le agevolazioni, ad esempio per le auto storiche o per gli ibridi dopo i primi 3-5 anni di utilizzo, aumentando così il numero di contribuenti tenuti al pagamento - e il miglioramento della lotta all'evasione. Contribuisce al risultato anche il progressivo aumento del parco circolante italiano, cresciuto già nel 2023, che nel 2024 supera i 47 milioni di autoveicoli (41,3 milioni le autovetture).

In **fase di immatricolazione degli autoveicoli**, sono stati versati, nel 2024, circa **7,9 miliardi di Euro** (+5,3%), risultanti dal **pagamento dell'IVA e dei diritti di motorizzazione** (voce 3 della tabella).

Diversi elementi hanno inciso sulla determinazione del valore finale di questa voce. Della lieve contrazione di mercato delle auto nuove (-0,5%, pari a circa 8mila vetture in meno) e della crescita delle vendite di vetture usate (+8,2%, oltre 3,1 milioni di passaggi di proprietà reali) si è già accennato. A questi si aggiungono l'incremento del prezzo finale di vendita medio delle vetture nuove (+0,8%)³ e del valore medio dell'usato (+1,6%)⁴.

Guardando al 2025, il mercato del nuovo, come si è detto, riporterà una flessione significativa, mentre il mercato dell'usato si conferma come alternativa solida e in crescita, sia nei passaggi di proprietà reali delle autovetture (+2% nei primi 11 mesi) sia nelle richieste di finanziamento, con una tendenza sempre più evidente verso modelli meno economici (preferenza crescente per vetture di fascia medio-alta). Sulla base di queste considerazioni è verosimile ipotizzare che il gettito 2025 derivante dall'acquisto di autoveicoli, inclusi i diritti di motorizzazione, si attestì intorno a 7,8 miliardi di euro (-1,3% vs 2024).

Anche il gettito derivante dalla riscossione dell'IPT (voce 6), nel 2024 ha registrato una **crescita del 6,6%**, per un totale di **1,88 miliardi di Euro**, sempre in conseguenza della variazione lievemente negativa del mercato del nuovo e dell'incremento dell'usato.

Si ipotizza che questa voce di prelievo **chiuda il 2025** con valori pressoché stabili rispetto al 2024, dal momento che l'andamento delle immatricolazioni di autoveicoli è previsto in flessione, ma il mercato dell'usato sta registrando un trend positivo.

Quanto alle voci di contribuzione relative all'**utilizzo dell'autoveicolo**, il **gettito fiscale sui carburanti** (voce 1) - inclusa una stima del gettito fiscale generato sui consumi di energia elettrica utilizzata per ricaricare le vetture elettriche (accise, oneri generali di sistema, oneri ETS e IVA)⁵

³ L'incremento del prezzo medio delle auto nuove in Italia tra il 2023 e il 2024 è contenuto, ma reale. Non deriva da aumenti arbitrari dei listini, bensì da evoluzioni strutturali del mercato: meno noleggi scontati e più vendite in fasce di prezzo superiori, che hanno alterato la media senza manipolare i prezzi individuali. Il prezzo medio delle autovetture è passato da 27.671€ nel 2022 a 29.868€ nel 2023 (+7,9% sul 2022) a 30.096€ nel 2024 (+0,8% sul 2023).

⁴ Rilevazione di *InterautoNews*

⁵ Secondo lo studio realizzato da ECCO (<https://eccoclimate.org/it/about/#whatecco>), think tank italiano per il clima, il gettito fiscale derivante dalla vendita di energia elettrica per la ricarica di veicoli elettrici BEV e PHEV è stimato in 99 milioni di euro per l'anno 2023 incluse le accise, gli oneri generali di sistema, gli oneri ETS e l'IVA. Nello studio è riportata una stima del gettito al 2030 (1.033 milioni di Euro) sulla base delle prospettive di elettrificazione del parco

- ha segnato un **rialzo dello 0,9% nel 2024**, per un totale di **39,73 miliardi di Euro** rispetto ai 39,36 del 2023, dovuto alla crescita dei consumi.

Nel 2024, i consumi complessivi di carburanti in Italia sono aumentati (+2,5%) grazie all'incremento dei consumi di tutte le tipologie di carburanti: +5,3% la benzina, +1% il gasolio, +3,1% il GPL e +10,1% il metano.

Nel periodo 2023-primi 6 mesi del 2025, i **prezzi medi alla pompa** hanno evidenziato una **tendenza generale al ribasso per benzina e gasolio, mentre GPL e metano hanno seguito dinamiche differenti**: per la benzina, dopo una riduzione del 2,4% nel 2024 rispetto al 2023, il calo prosegue nel 2025 (primo semestre) con un ulteriore -3,5%, probabilmente a causa delle dinamiche di mercato internazionale e degli allentamenti delle tensioni sui costi delle materie prime; il gasolio mostra un andamento simile, con un calo più marcato nel 2024 (-4,2%) e un'ulteriore flessione nel 2025 (-3,4%), in linea con la progressiva riduzione della domanda; il GPL, dopo un calo del 3,2% nel 2024, inverte la rotta nel 2025 con un leggero aumento (+1,2%); infine, il metano registra l'inversione più significativa, con un crollo del -28,4% tra 2023 e 2024, seguito da una ripresa nel 2025 (+10,1%). Inoltre, sempre tra il 2023 e il primo semestre 2025 si evidenzia una **crescente incidenza della componente fiscale (accise e IVA) sui carburanti tradizionali (benzina e gasolio), a fronte di un'elevata stabilità per GPL e metano**. Questo contribuisce a rafforzare il divario di pressione fiscale tra le diverse tipologie di carburante, con effetti diretti sulla competitività e sulle scelte dei consumatori.

Guardando al 2025, la previsione dei consumi complessivi di carburanti si mantiene pressoché stabile rispetto al 2024, con un leggero incremento dello 0,4%. L'andamento è però differenziato per tipologia di carburante e si caratterizza per una crescita trainata soprattutto dalla benzina, a fronte di un ridimensionamento del gasolio e del metano, con GPL stabile. Le previsioni di gettito complessivo derivante da carburanti ed energia per ricariche elettriche per il 2025 si attestano intorno ai 39,6 miliardi di euro, in lieve calo rispetto ai 39,7 miliardi del 2024 (-0,4%). In sintesi, il 2025 mostra un quadro di stabilità con lieve arretramento, caratterizzato dal calo di gasolio e metano, solo parzialmente compensato dall'aumento della benzina e dalla crescita della fiscalità sulle ricariche elettriche.

Il gettito fiscale relativo ai **lubrificanti (voce 2)**, nel 2024 ammonta a **0,92 miliardi di Euro**, con una crescita del 2,2%, per via della combinazione di un lieve incremento dei consumi⁶ (+1,2% sul 2023) e di un contenuto aumento dei prezzi dei lubrificanti (+1,7%)⁷.

Con l'invecchiamento del parco circolante, continua ad aumentare il **gettito IVA** relativo a **manutenzione e riparazione degli autoveicoli e all'acquisto di ricambi, accessori e pneumatici (voce 2)**, che chiude il 2024 a +15,5%, per un valore complessivo stimato in **14,05 miliardi di Euro**, contro i 12,16 del 2023.

circolante. Non avendo la possibilità di quantificare correttamente il valore del gettito nel 2024, è stato stimato un trend costante di crescita del gettito a partire dal 2023 sino al 2030 (circa 40% all'anno). Il gettito per il 2024 è pertanto stato stimato in circa 136 milioni di euro.

⁶ Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

⁷ Secondo i dati Istat

Tra le principali cause di questo aumento, un incremento del 13%⁸ nelle attività di officina e il ruolo determinante giocato dall'inflazione. Dopo il crollo della spesa per la manutenzione e la riparazione auto nel 2020 e 2021 per via dell'emergenza sanitaria, l'esborso stimato nel 2023 è salito ai livelli massimi. Il dato del gettito generato nel corso del 2024, invece, non è ancora disponibile ed è quindi stato stimato partendo dal costo medio per autoveicolo sostenuto per la manutenzione e riparazione, aumentato per l'effetto inflazione e moltiplicato per il nuovo parco auto circolante registrato a fine 2024 (circa 425mila unità in più rispetto al 2023).

Nel gettito fiscale derivante da questo tipo di attività è inclusa anche la componente fiscale applicata in fase di pre-revisione e revisione degli autoveicoli⁹. L'andamento delle revisioni di autoveicoli in Italia negli ultimi anni mostra una crescita del numero di centri autorizzati, ma una fluttuazione nel numero di revisioni eseguite, con un calo registrato nel 2023 e 2024, pur rimanendo elevato su un arco di tempo più lungo. Dal 1° gennaio 2026, è previsto un aumento della tariffa per la revisione obbligatoria, che porterà il costo da 79,02 euro a 88,2 euro.

In riferimento al 2025, si stima che il gettito derivante da questa voce rimarrà sugli stessi volumi del 2024.

La voce d'imposta relativa ai **pedaggi autostradali** (voce 7) ammonta, nel 2024, a **2,34 miliardi di Euro**, in rialzo dell'1,6% rispetto al 2023. L'incremento è da imputarsi sostanzialmente all'incremento dei valori di traffico (+3,6% rispetto al 2023), riflesso di una maggiore attrattività del sistema autostradale e di una generale crescita dell'economia e della mobilità, soprattutto nel settore del trasporto merci.

Per quanto riguarda il 2025, secondo AISCAT nei primi 8 mesi i volumi di traffico hanno evidenziato una crescita complessiva dell'1,6% rispetto allo stesso periodo del 2024. Utilizzando questo tasso di crescita fino alla fine dell'anno e considerando che nel corso del 2025 sostanzialmente non sono stati introdotti incrementi delle tariffe applicate ai pedaggi, si può ipotizzare che il gettito fiscale alla fine dell'anno in corso risulti leggermente in crescita rispetto al 2024 (+1,7%).

Gli introiti derivanti dai **premi assicurativi per RC, furto e incendio** (voce 6), registrano un **incremento del 7,5%**, per un totale di **4,14 miliardi di Euro** (3,85 nel 2023).

Il risultato deriva da un rialzo del 6,5% del ramo RC auto¹⁰ e del 14% nel ramo Corpi veicoli terrestri (garanzie incendio, furto, collisione), sostenuto sia dall'aumento del valore medio delle auto sia

⁸ Fonte: Osservatorio Autopromotec

⁹ Si ricorda che, a partire da gennaio 2018, gli operatori hanno l'obbligo di registrare il numero dei chilometri percorsi dal veicolo sottoposto a revisione e di inviarlo alla banca dati de "Il Portale dell'Automobilista" (sito web che fa capo al Ministero dei Trasporti), in modo da facilitare i controlli e smascherare eventuali tentativi di frode sul chilometraggio.

¹⁰ Il 16 febbraio 2020 è entrata in vigore l'RC auto familiare, la novità del Decreto Fiscale che permette di applicare la classe di merito più favorevole di uno dei componenti della famiglia a tutti i veicoli dello stesso nucleo, anche in caso di rinnovo. La legge di conversione del Decreto Milleproroghe ha tuttavia inserito un sistema di malus che penalizza in caso di incidente: se il beneficiario del contratto familiare con veicolo di diversa tipologia causa un incidente con danni superiori a 5.000 euro, al momento del rinnovo della polizza potrebbe subire un aumento fino a cinque classi di merito. Il possibile aumento scatterebbe quindi solo per danni di una certa entità ed è a discrezione della compagnia. Un'indagine di Facile.it su un campione di oltre 87.000 preventivi ha scoperto che, in media, il risparmio massimo conseguito da chi ha usato l'RC familiare è stato pari al 58%.

dal maggior ricorso alle coperture accessorie, a conferma della crescita significativa del settore assicurativo nel biennio 2023-2024.

Sul fronte dei prezzi, l'Italia ha visto un **rialzo del premio medio RC auto del 7,3% nel 2024**, dopo un +4,3% nel 2023. Nonostante questo recupero, i prezzi restano su livelli inferiori rispetto a molti mercati europei, portando ad una sostanziale convergenza: il divario storico tra Italia e principali Paesi europei, che superava i 200 euro a inizio anni 2010, si è ridotto a circa 24 euro nel 2024.

Negli ultimi anni, il fenomeno della circolazione di veicoli senza copertura assicurativa obbligatoria ha mostrato segnali di riduzione, pur restando una criticità rilevante per la sicurezza stradale e la sostenibilità del sistema assicurativo. Secondo le stime, **la quota di auto non assicurate in Italia si colloca oggi intorno al 5-6% del parco circolante**, in calo rispetto a valori vicini al 10% registrati un decennio fa.

Passando al 2025, secondo l'IVASS, a marzo il prezzo medio effettivo per le autovetture nell'RC Auto è pari a 412 euro, con un aumento su base annua del +3,2%. L'osservatorio ANIA per marzo 2025 segnala che il premio medio delle polizze rinnovate prima delle tasse passa da 333 a 350 euro rispetto a marzo 2024 (+4,8%). Si osserva quindi un rialzo dei premi, ma con un tasso di crescita in rallentamento rispetto ai picchi del 2023-2024. Mantenendo un tasso di crescita leggermente più basso rispetto a quello registrato nel primo trimestre 2025 (+3,2%), si può ipotizzare che il gettito a fine 2025 sarà in crescita (+2,9%) rispetto al 2024, con una previsione intorno a 4,26 miliardi di Euro.

La voce **parcheggi e contravvenzioni** (voce 5), infine, nel 2024 vale **4,60 miliardi di Euro** e prosegue il **trend di crescita** iniziato dopo lo stop della pandemia (+4,5% rispetto al 2023) per effetto dell'incremento dei veicoli in circolazione, del numero delle contravvenzioni comminate - complice un maggiore controllo del territorio e un aumento della severità nelle politiche urbane (incassati 2 miliardi di euro nel 2024, circa 200 milioni in più rispetto al 2023) - nonché dell'aumento dei prezzi dei parcheggi¹¹. Ha sicuramente inciso anche il **rincaro degli importi stabiliti per le multe per via dell'adeguamento biennale all'inflazione**¹²: dal 1° gennaio 2023 le multe sono state rivalutate del +15% circa, con conseguente aumento dell'importo medio delle contravvenzioni.

In riferimento alle **previsioni per il 2025**, si stima un'ulteriore aumento del gettito, che potrebbe arrivare a 4,70 miliardi di Euro (+2,2%), considerando che la Legge di Bilancio 2023, a causa dell'inflazione galoppante, aveva stabilito che le multe, in caso di violazioni al codice della strada, fino al 31 dicembre 2024 non avrebbero subito incrementi in adeguamento alla variazione ISTAT relativa all'indice dei prezzi al consumo. Una decisione dovuta all'eccezionalità della situazione economica per il biennio 2023-2024. Anche per il 2025 questa sospensione è stata prorogata, con la pubblicazione del decreto "Milleproroghe", che rinvia l'adeguamento all'inflazione al 2026.

¹¹ L'indice NIC ISTAT per la voce *Parcheggi* ha evidenziato un andamento dei prezzi in crescita dell'1,9% nel 2024.

¹² Secondo il Codice della Strada (articolo 195, comma 3): "La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie è aggiornata ogni 2 anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'Istat, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (media nazionale) verificatasi nei 2 anni precedenti".



Per informazioni: ufficio stampa ANFIA

Miriam Gangi - m.gangi@anfia.it

Tel. 011 5546502

Cell. 338 7303167

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; *Car Design & Engineering:* comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; *Costruttori:* comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

www.anfia.it

x.com/ANFIA_it

www.linkedin.com/company/anfia-it

La filiera produttiva automotive in Italia

5.451 imprese

272.000 addetti (diretti e indiretti), il 7,1% degli occupati del settore manifatturiero italiano

113,3 miliardi di Euro di fatturato, pari al 9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,8% del PIL italiano

83 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it

www.anfia.it