PRIORITÀ FILIERA ITALIANA IN VISTA DEL

DIALOGO STRATEGICO EUROPEO SUL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE

L'Associazione Italiana dell'Industria Automobilistica, che rappresenta i costruttori di autoveicoli con stabilimenti in Italia e una delle più importanti catene del valore dei fornitori in Europa, auspica che la prossima riunione del **"Dialogo strategico sull'automotive"**, prevista per il 12 settembre, sia l'occasione per discutere direttamente e specificamente i seguenti suggerimenti, basati sulla necessità di assicurare uno stretto coordinamento della legislazione con le reali condizioni di mercato, di stabilire tempestivamente la coerenza tra i requisiti normativi e la realtà economica, di aumentare l'innovazione e la competitività e di consentire le necessarie flessibilità.

Revisione della normativa sulle emissioni di CO_2 per veicoli leggeri

- **Ripristino dell'approccio tecnologicamente neutrale nel regolamento**.
- Introduzione di flessibilità per valorizzare i carburanti rinnovabili (sia biocarburanti che carburanti sintetici) a complemento della mobilità elettrica.
- **Modifica della metodologia di calcolo delle emissioni** (da Tailpipe a WtW o LCA). Introduzione del meccanismo del Carbon Correction Factor, che permette di distinguere un veicolo alimentato con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) da uno alimentato con carburanti fossili, in attesa di definire una nuova categoria di veicoli alimentati esclusivamente con carbon neutral fuels da riconoscere ai fini del raggiungimento degli obiettivi.
- Maggiore considerazione del **ruolo delle auto ibride plug-in e delle tecnologie rangeextender** anche oltre il 2035, sospendendo l'adeguamento del fattore di utilità dal 2026 (o 2027).
- I veicoli commerciali leggeri devono essere trattati separatamente dalle autovetture. L'analisi della situazione di mercato, delle condizioni abilitanti, degli obiettivi e delle implicazioni deve essere eseguita separatamente e da una prospettiva diversa. **È necessario riconsiderare il meccanismo della media a 5 anni invece dei 3 anni adottati.**
- Considerare la flessibilità del raggruppamento dei segmenti auto e furgoni per la conformità alle norme sulla CO2.

Revisione del regolamento CO_2 per i veicoli pesanti

- adozione di una **flessibilità nelle multe** per le emissioni di CO2 di camion e autobus
- **anticipare al 2026 la revisione** per ripristinare il **principio della neutralità tecnologica**, consentendo ai carburanti liquidi e gassosi sostenibili - secondo i criteri definiti dalla REDIII - di essere presi in considerazione per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di riduzione della CO2.
- valutazione urgente dello stato delle condizioni abilitanti (infrastrutture di ricarica dedicate e di rifornimento di idrogeno per gli HDV e misure per affrontare la parità di costo TCO per gli ZEV), seguita da un'analisi della fattibilità degli obiettivi di riduzione della CO2.
- **rivedere gli obiettivi per i rimorchi e i semirimorchi**

Competitività dell'industria automobilistica europea e della catena del valore

- Introduzione di un'ambiziosa politica di **tutela del "made in EU"**, anche attraverso l'adozione di una normativa europea di **"local content".**
- **Intervento per ridurre costi energetici** per le aziende automobilistiche definendo un prezzo competitivo.
- estendere l'elenco delle "industrie ad alta intensità energetica" per includere anche i produttori di veicoli e altri fornitori.
- **Quadro temporaneo degli aiuti di Stato all'industria automobilistica 2025-2030** per sostenere le imprese di tutte le dimensioni e di tutti i territori nella transizione.
- Cercare di salvaguardare e favorire le PMI con le seguenti proposte:
  - semplificazione normativa e riduzione della burocrazia per le PMI
  - Facilitazione dell'accesso al capitale e alla digitalizzazione
  - Innovazione e capacità di crescita

Rinnovo della flotta europea

- Definire un'iniziativa europea per la rottamazione del parco auto attualmente in circolazione in Europa e la loro sostituzione con auto a zero e basse emissioni prodotte in Europa, per accelerare la riduzione delle emissioni del trasporto privato su strada e sostenere la competitività della filiera.

Decarbonizzare le flotte aziendali (prossima proposta della Commissione Europea)

In generale, non si è favorevoli all'introduzione di misure obbligatorie come l'imposizione di una quota obbligatoria di veicoli elettrici da imporre alle aziende, ma si raccomandano linee guida con cui gli Stati membri possano operare in modo flessibile, privilegiando incentivi e strumenti di facilitazione, volti a promuovere la transizione verso veicoli a zero e basse emissioni che privilegino le produzioni europee di veicoli e componenti.

- Si auspica l'adozione di un approccio tecnologicamente neutrale e uno stimolo importante alla creazione delle condizioni abilitanti come infrastrutture di ricarica adeguatamente diffuse (sia per auto che per veicoli commerciali), disponibilità di elettricità rinnovabile, sviluppo della rete di rifornimento ad idrogeno e diffusione dei carburanti rinnovabili.

- Necessario differenziare le eventuali proposte di normativa tra tipologie di flotte e categorie di veicoli, in particolare autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti e autobus. In particolare per i veicoli commerciali (furgoni, camion, autobus) è fondamentalmente che sia previsto un supporto per ridurre il costo totale di proprietà (TCO) dei veicoli elettrici, ad oggi ancora molto superiore rispetto alle altre tecnologie.

Per informazioni e approfondimenti:

Direttore Generale - Gianmarco Giorda (g.giorda@anfia.it)
Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali – Fabrizia Vigo (f.vigo@anfia.it)