

POSITION PAPER

Verso una transizione non ideologica dell'Automotive e dei Trasporti

BRUXELLES – Parlamento Europeo - mercoledì 14 maggio 2025

Il presente documento esprime la posizione condivisa dalle Associazioni della filiera dell'Automotive raggruppate nell' **"Osservatorio per la Transizione dei Trasporti"**, risultante del Memorandum of Understanding sottoscritto nel 2024 da NGV Italy, Confartigianato, Federauto e UNEM, in materia di policy per l'Agenda Automotive Europea, all'indomani della pubblicazione del **"Industrial Action Plan for the European Automotive Sector"** da parte della Commissione UE e al cospetto delle prossime attività legislative inerenti alla revisione dei Regolamenti sui target di emissione CO₂ per LDV e HDV.

* * *

A vari livelli, in Italia e in Europa, è in fase di miglioramento la comprensione della portata e della complessità della transizione del comparto dell'Automotive e la condivisione delle posizioni formulate nel Manifesto **"Transizione Ecologica Non Ideologica nei Trasporti"**, sottoscritto dalle 4 Associazioni dell'Osservatorio nel giugno 2024, che ha posto le basi per definire le linee di azione necessarie a livello normativo, istituzionale ed operativo, in grado di superare ogni approccio ideologico, promuovendo una transizione dei trasporti attuabile "qui e subito", in un'ottica di sostenibilità socio-economica.

Il Manifesto indica **4 linee di azione** – ancora del tutto attuali all'indomani della pubblicazione dell'"Action Plan Automotive" della Commissione UE – fondata sulle seguenti milestone:

1. **Promuovere la decarbonizzazione**

mediante il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso un approccio pragmatico e basato sulla evidenza scientifica e sulle funzioni tecnologiche

2. **Superare l'approccio ideologico**

mirando ad evitare che la complessità della transizione ecologica sia affrontata dal mondo politico e dalle Istituzioni con un approccio ideologico ed astratto che non tiene conto delle ricadute in termini di effettiva decarbonizzazione del sistema e di controindicazioni di natura sociale, economica e funzionale

3. **Supportare la Neutralità e Pluralità Tecnologica**

affermando il principio della neutralità tecnologica, valorizzando la pluralità delle soluzioni tecnologiche disponibili efficaci ed efficienti per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione.

4. **Favorire le Sinergie per la decarbonizzazione**

migliorando la collaborazione tra industria, ricerca e Istituzioni per definire le necessarie strategie in grado di incidere sulla regolamentazione europea e nazionale in senso pragmatico, realistico e attuabile e valorizzando le eccellenze tecnologiche, infrastrutturali e di competenze europee e nazionali, riducendo così l'impatto economico e sociale della transizione e garantendo la sicurezza energetica.

* * *

Si tratta di linee d'azione che le Associazioni promotrici dell'“Osservatorio” hanno declinato in modo continuativo ed approfondito in occasione di vari **eventi convegnistici a cui hanno contribuito i maggiori stakeholder industriali e produttivi delle filiere dell'Automotive, dell'Energia e dell'Autotrasporto**, sviluppando intense giornate di lavoro per stabilire il necessario confronto con i Ministri competenti e i Lawmaker presso le sedi istituzionali dell'Unione Europea. Nel dettaglio:

Milano Grattacielo Pirelli - “*Superare la transizione ideologica*” – a cura di **NGV Italy** – 25 novembre 2024

Milano Fiera – “*Autotrasporto e Sostenibilità: la parola al Mercato*” – a cura di **Federauto** – 3 febbraio 2025

Roma Centro Studi Americani – “*Decarbonizzare i trasporti. Prospettive per i segmenti stradale e marittimo*” – a cura di **UNEM** – 18 novembre 2024

Roma Auditorium Confederale – “*In Viaggio nelle Transizioni*” – a cura di **Confartigianato Trasporti** – 23 novembre 2024

Nel corso della **seconda metà del 2025**, sono già in programma nuovi eventi promossi dalle Associazioni dell'“Osservatorio” finalizzate a potenziare l'escalation elaborativa e comunicativa in materia di policy per l'Agenda Automotive Europea, coinvolgendo il maggior numero possibile degli attori produttivi e istituzionali coinvolti in questa fase così critica e complessa per il comparto europeo dell'Automotive e dei Trasporti.

* * *

L'“**Industrial Action Plan for the European Automotive Sector**” della Commissione UE continua nel solco di una impostazione **dirigistica e strategicamente debole**, aggiungendo generici indirizzi a supporto di una sola tecnologia, quella del veicolo elettrico.

In via generale, l'“Osservatorio” considera deludente L'“**Industrial Action Plan for the European Automotive Sector**” della Commissione UE perché risulta carente in termini di:

- Mancato riferimento esplicito al principio di **neutralità tecnologica**
- Mancato riconoscimento del contributo dei **carburanti rinnovabili** per i target di decarbonizzazione
- Mancata inclusione di **misure di flessibilità** tangibili e compatibili con le dinamiche del mercato in termini di sanzioni e di target-timing
- **Inadeguato sostegno economico** alla filiera dell'Automotive e dei Trasporti e per la riconversione/adequamento produttivo delle raffinerie verso i carburanti rinnovabili

Nella sostanza, l'Action Plan Automotive – a dispetto delle premesse – **non prevede nuovi stanziamenti di risorse adeguate**, al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie.

Viene disatteso l'approccio pluri-tecnologico del recente “*Clean Industrial Deal*” elaborato dalla stessa Commissione UE, contraddicendo sé stessa e limitandosi ad una serie di inviti e raccomandazioni agli Stati Membri affinché promuovano misure di solo sostegno a favore del veicolo elettrico.

Chiunque conosca le regole del mercato dell'Automotive sa che questo genere di “**soccorsi**” **non comporta effetti concreti e misurabili**, soprattutto se promossi per incentivare l'acquisto di prodotti che il mercato dimostra di non assorbire secondo le attese.

L'**emendamento di spreading su 3 anni per l'applicazione delle sanzioni CAFE** per i costruttori di LDV (resta inspiegabile l'omissione del settore HDV sul tema delle multe CAFE) che oltrepassano i target di emissione di CO₂ - al di là del momentaneo sollievo di qualche costruttore - lascia sostanzialmente inalterato sia l'elemento strutturale che è alla base dello stato critico del comparto automotive, sia le problematiche di scarso

contributo alla decarbonizzazione che genera la scelta mono-tecnologica che la Commissione Europea insiste nel volere imporre.

Per rispondere ai target e alle scadenze “sfidanti” – in realtà irrealistiche - poste dalla Commissione Europea, non serve di certo posticipare le scadenze, sperando che prima o poi il mercato cambi idea sulla scarsa appetibilità dell’auto elettrica, ma un **cambio netto di strategia**, mettendo al centro **i target di decarbonizzazione**, non quelli dell’elettrificazione.

È evidente che, se si prosegue su questa strada, resterà attiva solo l’opzione tecnologica del veicolo elettrico, che il mercato sta dimostrando di non gradire (secondo una recente indagine Aretè, solo il 25% degli italiani sarebbe disponibile ad acquistare un’auto elettrica) e verrebbe **definitivamente compromessa la leadership italiana ed europea nel settore dell’Automotive e delle Energie connesse**, con un impatto drastico sull’occupazione e sull’intero tessuto industriale e produttivo.

A fronte di questa reiterata posizione della Commissione Europea in materia di transizione dell’Automotive, le revisioni della legislazione sono affidate alla capacità di elaborazione normativa del Consiglio e del Parlamento Europeo, che dovrà intervenire in modo drastico – attraverso un’attenta e puntuale azione emendativa - sui contenuti e sullo stesso approccio metodologico dei Regolamenti sui target di emissione, tenendo conto dei tangibili obiettivi di decarbonizzazione, delle reali dinamiche della domanda e di tutte le soluzioni che l’innovazione tecnologica mette a disposizione del sistema, sia per gli LDV che per gli HDV.

* * *

Di seguito, gli **8 punti strategici** su cui l’Osservatorio ritiene indispensabile intervenire per rendere più razionale e meno ideologico il processo di transizione dell’automotive e dei trasporti:

1. occorre innanzitutto applicare le **clausole di revisione** dei Regolamenti EU/2023/851 sui target di emissione CO₂ degli LDV e EU/2024/1610 sui target di emissione CO₂ degli HDV, **anticipando di almeno 1 anno** la scadenza (da 2026 a 2025 per gli LDV e da 2027 a 2026 per gli HDV), secondo criteri che valutino adeguatamente le **ricadute economiche e sociali**, sulle imprese, sulle persone e sui territori dell’attuale quadro regolatorio, tenendo conto in modo realistico delle effettive dinamiche del mercato e delle tempistiche di adattamento tecnologico ed occupazionale dell’industria;
2. si tratta quindi di **revisionare l’approccio metodologico sul calcolo della CO₂**, superando il dogma delle emissioni al tailpipe, modificando sia il Regolamento per le autovetture (LDV) che quello per i veicoli pesanti (HDV), rispettando rigorosamente il principio della “**neutralità tecnologica**”, anche ricorrendo ad un “**Carbon Correction Factor**”, in grado di considerare “zero emission” (o “low emission”) la componente di Renewable Fuels ((*Biofuels, Biomethane, Bio-LNG, RCF, RFBNO, Bioethanol, ecc.*), oltre a quelli elettrici e a idrogeno;
3. nel merito, è essenziale che la Commissione rediga entro il 2025 una approfondita e imparziale relazione su come **promuovere i Renewable Fuels** (*Biofuels, Biomethane, Bio-LNG, RCF, RFBNO, Bioethanol, ecc.*), ai sensi dell’art. 1.18.2 del Regolamento EU/2024/1610 sui target di emissione CO₂ degli HDV;
4. è necessario, inoltre, includere il ciclo **Life Cycle Assessment** come criterio davvero funzionale alla decarbonizzazione per la revisione dei target sulle emissioni di CO₂, a partire dal comparto HDV;

5. è strategico sostenere filiere europee per la **produzione di feed stock per i biocarburanti**, in linea con il documento emesso dalla Commissione Europa su *“Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels”*;
6. Si ritiene indispensabile **sospendere le multe CAFE** a carico degli OEM, nel quadro del processo di revisione dei Regolamenti, sia in materia di target CO₂ degli LDV che degli HDV e includere comunque un Carbon Correction Factor che consideri il contributo dei Renewables Fuels;
7. occorre definire una adeguata e tempestiva policy per favorire un corretto processo di **adeguamento tecnologico delle Corporate Fleets (autovetture aziendali)** in grado di soddisfare tutte le tipologie di missione, senza ulteriori imposizioni di natura fiscale e superando l’attuale opzione “electric-only” inquadrata nel “Action Plan Automotive della Commissione UE”;
8. occorre, infine, definire uno **stanziamento di fondi europei finalizzati al rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali =<3,5 ton utilizzate per le attività di Autotrasporto e Logistica**, da destinare al sostegno delle imprese per investimenti in veicoli di ultima generazione – in un’ottica technology neutral – in grado di contribuire a decarbonizzare il comparto strategico degli HDV.

* * *

L’ Osservatorio per la Transizione dei Trasporti è composto da:

NGV Italy è il Consorzio Nazionale che raggruppa le imprese della filiera del Gas Naturale compresso e liquefatto, del Biometano e di tutte le tecnologie di molecola nel comparto trasporti.

I principali associati di NGV Italy sono Greenture (gruppo SNAM), IVECO, Gruppo Sapio, HAM, SIAD.

Confartigianato, rappresentata da **Confartigianato Trasporti** (la più estesa Associazione nazionale delle PMI della categoria Autotrasporto merci) è la più grande rete europea di rappresentanza degli interessi e di erogazione di servizi all’artigianato e alle piccole imprese, che organizza le centinaia di migliaia di imprese associate in 12 Federazioni di categoria, articolate in 48 Associazioni di Mestiere, tra cui i settori del Trasporto, della Logistica e dell’Autoriparazione.

Federauto è l’Associazione Nazionale delle Imprese Concessionarie di vendita e assistenza di autovetture, veicoli commerciali, veicoli industriali e autobus.

I principali associati di Federauto sono le maggiori imprese concessionarie dei marchi Stellantis, Gruppo VW-Audi, Mercedes, Renault, BMW, Piaggio VC, IVECO, Scania.

UNEM è l’Associazione Nazionale delle imprese della raffinazione e della distribuzione di prodotti energetici petroliferi e low carbon.

I principali associati di UNEM sono ENI, Edison, BP Italia, Exxon-Mobil, Itelyum, Neste, Nextchem, Petronas Italia, Q8 Italia e Tamoil.