

Nota Federauto

Comunicazioni della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni COM(2025) 95 final e COM(2025) 96 final, recanti piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo e decarbonizzazione delle flotte aziendali - Roma 24 aprile 2025

FEDERAUTO, che rappresenta le imprese concessionarie di auto e veicoli commerciali quali anello di congiunzione dell'industria con il mercato, ritiene di particolare valore tutte le occasioni di dibattito con le istituzioni sul tema strategico delle sfide che coinvolgono l'Automotive.

Il dialogo tra istituzioni e stakeholder del comparto è determinante per individuare soluzioni tangibili, in grado di accompagnare la filiera in modo ordinato e razionale nella complessa fase di decarbonizzazione e transizione tecnologica.

Il motivo del calo di mercato delle autovetture, quindi la crisi di produzione e le difficoltà dell'indotto, va ricercato nelle politiche dell'Unione europea in materia di transizione ecologica e di adempimenti normativi che hanno indotto gli OEM a generare gamme in offerta composte da modelli poco appetibili per il mercato, per le esigenze e "le tasche" dei consumatori.

Le prestazioni positive dei costruttori cinesi, che contrariamente a quanto si pensa sono realizzate con macchine con motori ICE e Ibridi ma non EV, scaturiscono dal diverso contesto industriale (deregolazione e sussidi), dagli scarsi adempimenti in produzione (meno burocrazia e meno diritti dei lavoratori), quindi da costi di produzione estremamente bassi con cui riescono ad applicare prezzi competitivi prima sul mercato interno e poi nell'esportazione.

Il declino, sempre più critico, del settore automobilistico europeo va ricercato nel crollo delle vendite dei nostri OEM ad oriente, soprattutto nel mercato cinese, e nel calo di esportazioni che hanno iniziato a subire, ad occidente, con la sola minaccia di applicazione dei dazi USA.

POLITICHE UE: La nostra posizione

FEDERAUTO manifesta la sua **insoddisfazione sui contenuti complessivi dell' "Industrial Action Plan for the European Automotive Sector" (IAPEAS)** presentato dalla Commissione Europea lo scorso 5 marzo.

L'IAPEAS continua nel solco di una impostazione **dirigistica e strategicamente debole**, aggiungendo generici indirizzi, a supporto di una sola tecnologia, quella del veicolo elettrico.

Nella sostanza, **FEDERAUTO** ritiene deludente l'IAPEAS perché - a dispetto delle premesse - **non prevede un cambio di rotta né di marcia, ad esempio attraverso nuovi stanziamenti (da elargire con il principio della neutralità tecnologica, il parco circolante obsoleto è il principale avversario) di risorse**, al di là del limitato sostegno finanziario alla produzione europea delle batterie.

Viene disatteso l'approccio pluri-tecnologico del recente "*Clean Industrial Deal*", di cui l'IAPEAS dovrebbe rappresentarne il framework di programmazione per il settore dell'Automotive, limitandosi ad una serie di inviti e raccomandazioni agli Stati Membri affinché promuovano misure di potenziamento 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 (non solo per demerito dell'offerta, ancora limitata, costosa e ad elevata obsolescenza, ma anche per la mancanza di tutti i fattori abilitanti che dovrebbero accompagnarli).

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** che metta "al centro" **i target di decarbonizzazione**, non quelli dell'elettrificazione.

L'annunciato **emendamento di diluizione su 3 anni per l'applicazione delle sanzioni CAFE** per i costruttori di **LDV** che oltrepassano i target di emissione di CO₂ - al di là del momentaneo sollievo di qualche costruttore - **lascia sostanzialmente inalterato** l'elemento strutturale che è alla base dello stato critico del comparto automotive e le problematiche di scarso contributo alla decarbonizzazione che genera la scelta mono-tecnologica che la Commissione Europea insiste nel voler imporre.

Questa soluzione non cambia la scomoda posizione dei **Dealer** che, evidentemente, continueranno ad essere sottoposti a **pressioni commerciali per l'immatricolazione dei veicoli elettrici che il mercato non assorbe** in una misura compatibile (con gli astratti target della regolamentazione europea).

Occorre ricordare che i dealer non hanno più un regolamento sulla distribuzione dedicato e sono quindi soggetti, senza alcun confine, alle pressioni dei costruttori e alla volubilità del mercato.

È particolarmente sorprendente nell'IAPEAS l'assenza di indicazioni per il settore HDV.

Risulta poi del tutto **incomprensibile** come l'annunciato emendamento mirato al Regolamento sui target CO₂ di autovetture e LDV da parte della Commissione UE, che seppure da noi criticato concede più tempo ai costruttori per raggiungere gli obiettivi sulle emissioni ed evitare le relative multe CAFE, **non includa anche il settore HDV.**

Si tratta di una dimenticanza particolarmente grave, perché evidenzia quanto questo "*Action Plan*" sia **distante dalle reali dinamiche del mercato** e dalle sue eterogenee necessità.

La sostanziale assenza di un mercato europeo di HDV elettrici e/o elettrificati rende proprio il comparto HDV il più distante dai target di riduzione delle emissioni di CO₂ e, quindi, **il più esposto al pagamento delle multe CAFE.**

POLITICHE UE: I nostri suggerimenti

FEDERAUTO si riconosce nella road map del “**Non-Paper sulle prospettive dell’Automotive**” promosso dal Governo italiano, sia per ciò che riguarda la necessità di **rendere più flessibili le regole sulle multe CAFE**, sia per ciò che riguarda il principio della “**neutralità tecnologica**”, per rendere anche i carburanti rinnovabili – in primis, **Biofuels, HVO e Biometano** – vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti.

Si tratta di contenuti che ci saremmo aspettati inclusi a pieno titolo nel recente **IAPEAS** da parte della Commissione.

FEDERAUTO, pertanto, ritiene indispensabile che l’IAPEAS della Commissione sia implementato dall’Europarlamento e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato, a partire dalla profonda revisione, in senso pragmatico e pluri-tecnologico, dei Regolamenti sui target CO2, sia per le autovetture che per i veicoli pesanti.

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).

Si tratta quindi di **revisionare l’approccio metodologico sul calcolo della CO2**, superando il dogma delle emissioni al Tubo di Scarico (TTW), 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”) tutti i veicoli alimentati da Renewable Fuels.

Nel merito, è essenziale che la Commissione rediga entro il 2025 una approfondita e imparziale relazione su come **promuovere i Renewable Fuels** (*Biofuels, Biomethane, RFBNO, Bioethanol, ecc*), ai sensi dell’art. 1.18.2 del Regolamento EU/2024/1610 sui target di emissione CO2 degli HDV.

Occorre prevedere, come misura minima, che l’annunciato emendamento che “concede” più tempo ai costruttori per raggiungere gli obiettivi sulle emissioni ed evitare le relative multe CAFE sia **esteso anche al Regolamento sui target CO2 HDV**.

Recepiti i tre capisaldi sopra affrontati si ritiene del tutto inutile e controproducente, ai fini di un corretto andamento del mercato, qualunque iniziativa vincolante o di indirizzo agli acquisti delle flotte (**Greening corporate fleets**). Rammentiamo che l’accezione di “flotta corporate” riguarda uno spazio ampio, di soggetti eterogenei, ma che esclude e non deve penalizzare i cittadini consumatori e che si **insiste nel parlare di Zero Emission Vehicle** mentre (come dal richiamo AGCOM), finché l’energia utilizzata non sarà da fonte rinnovabile, tale definizione è del tutto fuorviante.

La proposta legislativa sulle flotte aziendali ove prevedesse l’introduzione obbligatoria di veicoli elettrici, nuocerà ulteriormente al mercato. Sono prevedibili un aumento considerevole dei costi per le imprese e un rallentamento, invece di una accelerazione, del rinnovo delle flotte.

In questo senso la volontà della Commissione di premiare le flotte Sharing presso gli aeroporti, anche in base alle “espressioni di impegno” che talune imprese farebbero, risulta distorsiva del mercato (in fondo queste aziende contano di ottenere sussidi di acquisto) e favorirebbe taluni operatori a discapito di tanti altri e del comune cittadino.

Ove venisse predisposto uno stanziamento di fondi europei finalizzati al rinnovo del circolante, da destinare al sostegno delle imprese, e contribuire a decarbonizzare le flotte aziendali, per investimenti in veicoli di ultima generazione, sia per gli LDV che per gli HDV, l'ottica deve essere **technology neutral**.

Riguardo la proposta della commissione di rendere l'IVA europea non recuperabile se non per EV, ricordato che in Italia le imprese recuperano solo il 20% dell'imposta e quindi colpirebbe in maniera pesante tutti gli altri paesi europei, è comunque da rigettare per la distorsione e il freno che genererebbe sul mercato europeo che è già allo stremo.

POLITICHE NAZIONALI: La nostra posizione

Occorre offrire certezze a utenti e operatori italiani, orientando il mercato verso alimentazioni già disponibili a bassissimo impatto, non solo di CO2, con benefici, oltre che ambientali, anche sulla sicurezza della circolazione.

Riteniamo possa essere questo il pillar strategico: perseguire **sostenibilità ambientale, economica e sociale**, in attesa di un quadro di riferimento europeo che ci auguriamo diventi nei prossimi mesi sempre meno ideologico e dirigistico e sempre più pragmatico e ragionevole.

È l'obsolescenza del parco circolante italiano che va affrontata con pragmaticità nel suo complesso e non solo attraverso la fuga in avanti di pochi che possono permetterselo o, loro malgrado, sono obbligati ad affrontare un oneroso e poco soddisfacente acquisto.

Ci preoccupa l'attuale situazione di sostanziale assenza di strumenti – sia fiscali che finanziari – in grado di accompagnare utenti e operatori verso una transizione tecnologica sostenibile del proprio parco veicoli.

La nuova struttura e destinazioni d'uso presentate nel recente Tavolo Automotive relativamente alle **risorse nazionali a supporto dell'Automotive (ex-Ecobonus)** potranno certamente rappresentare un sostegno significativo per i comparti più in difficoltà della filiera nazionale, a partire dalla componentistica, ma **saranno davvero efficaci se avranno una ricaduta effettiva sull'andamento del mercato** complessivo dei prossimi anni.

Per le imprese che operano sul **mercato della distribuzione merci, sia Conto Proprio che Conto Terzi**, che svolgono le proprie attività di logistica urbana e regionale con mezzi più obsoleti della media del parco circolante complessivo, è **necessario prefigurare specifiche politiche di sostegno agli investimenti**, rispettando il principio della **neutralità tecnologica**, secondo procedure semplici e coerenti, in grado di favorire il rinnovo delle flotte, con vantaggi di natura sia ambientale che di sicurezza, oltre che in termini di competitività complessiva del nostro sistema logistico.

POLITICHE NAZIONALI: I nostri suggerimenti

Per quanto riguarda il quadro nazionale, non possiamo che ribadire **la necessità di un sostegno al mercato delle Automobili basato su una seria riforma della tassazione** che cancelli squilibri e incoerenze e penalizzazioni ingiustificate. Riforma che utilizzi le risorse disponibili annualmente, qualunque esse siano, e che arrivino al risultato finale nel tempo necessario se non nel più breve possibile.

Occorre quindi ridisegnare il sistema fiscale del settore autovetture, sul modello dei principali paesi europei. A questo riguardo potrebbe essere necessario l'apertura di un Tavolo a cui partecipi anche il MEF.

Nello specifico della destinazione dei **fondi Ecobonus riconfigurati nelle risorse nazionali 2025-27 a sostegno della filiera dell'Automotive**, riteniamo essenziale riservare almeno **40 milioni di euro all'anno fino al 2027 per incentivare il rinnovo del parco dei veicoli commerciali** fino a 7,5 ton, da inserire in un prossimo DPCM, da concepire secondo il principio della **pluralità tecnologica**.

Si tratta quindi di prevedere – al pari di ciò che viene promosso dal MIT in materia di Fondo Investimenti per l'Autotrasporto – uno strumento di **incentivazione – di tipo Ecobonus - a sostegno degli investimenti delle imprese che vogliono modernizzare la propria flotta dei veicoli commerciali**, articolando le intensità di aiuto modulandole in base alle tecnologie (**BEV, FCEV, HEV, GPL, CNG / Biometano**) e prevedendo la rottamazione obbligatoria per gli investimenti incentivati per veicoli ad alimentazione **Diesel Euro VI step E**.

FEDERAUTO esprime la sua contrarietà a qualsiasi strumento di incentivazione riservato esclusivamente ai veicoli commerciali ad alimentazione elettrica.

Il mercato richiede il massimo della **flessibilità nelle scelte tecnologiche**, in relazione alle diverse missioni svolte dagli operatori logistici.

Inoltre, **va individuato un meccanismo procedurale, che sfrutti la professionalità delle concessionarie italiane nel far giungere gli incentivi ai clienti finali, per le assegnazioni delle risorse Ecobonus che eviti il ripetersi delle situazioni distorsive del mercato** quali quelle che si sono spiacevolmente verificate nell'ultimo periodo di prenotazione dell'Ecobonus 2024, laddove la piattaforma Invitalia ha accettato prenotazioni per veicoli commerciali BEV non associabili a reali contratti con gli effettivi beneficiari, finendo per destinare gran parte della capienza disponibile alle società di noleggio.