



FEDERAUTO POSITION PAPER

“Veicoli leggeri Obiettivo di riesame delle emissioni di CO2”

INTRODUZIONE

FEDERAUTO (Federazione Italiana Concessionari Auto), facente parte di AECDR, si riconosce nella posizione proposta da AECDR nella consultazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli leggeri.

Il presente documento di sintesi illustra il punto di vista dei concessionari di automobili in merito alla valutazione, da parte della DG CLIMA, del regolamento (UE) 2023/851 relativo alle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri, articolo 1, lettera a): *"Nel 2026 la Commissione riesamina l'efficacia e l'impatto del presente regolamento, sulla base delle relazioni semestrali, e presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio con l'esito del riesame. La Commissione valuta, in particolare, i progressi compiuti a norma del presente regolamento verso il conseguimento degli obiettivi di riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5 bis, tenendo conto degli sviluppi tecnologici, compresi quelli relativi alle tecnologie ibride ricaricabili, e dell'importanza di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità a zero emissioni."*

FEDERAUTO intende concentrarsi sui punti dell'articolo 1.12: *"Entro il 31 dicembre 2025, e successivamente ogni due anni, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti verso la mobilità stradale a zero emissioni (omissione). Nella relazione la Commissione tiene conto di tutti i fattori che contribuiscono a compiere progressi efficaci sotto il profilo dei costi verso la neutralità climatica entro il 2050, tra cui:*

- (a) i progressi nella diffusione dei veicoli a basse e a zero emissioni, in particolare nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, nonché le misure a livello dell'Unione, degli Stati membri e locale per agevolare la transizione degli Stati membri verso veicoli leggeri a zero emissioni;*
- (b) progressi nell'efficienza energetica e nell'accessibilità economica dei veicoli a basse e a zero emissioni;*
- (c) l'impatto sui consumatori, in particolare sulle famiglie a basso e medio reddito, compresi i prezzi dell'energia elettrica;*
- (d) analisi del mercato dei veicoli usati;*
- (e) il potenziale contributo in termini di riduzione delle emissioni di CO2 di ulteriori misure volte a ridurre l'età media e quindi le emissioni del parco veicoli leggeri, quali le misure volte a sostenere l'eliminazione graduale dei veicoli più vecchi in modo socialmente equo e rispettoso dell'ambiente;*
- (f) gli effetti sull'occupazione nel settore automobilistico, in particolare nelle microimprese e nelle piccole e medie imprese (PMI), e l'efficacia delle misure a sostegno del riciclaggio e a migliorare le competenze della forza lavoro;*
- (g) l'efficacia delle misure finanziarie esistenti e la necessità di ulteriori misure, comprese misure finanziarie adeguate, a livello dell'Unione, degli Stati membri o locale per garantire una transizione giusta e attenuare gli eventuali impatti socioeconomici negativi, in particolare nelle regioni e nelle comunità più colpite;*
- (h) i progressi nel dialogo sociale, nonché gli aspetti che facilitano ulteriormente una transizione economicamente sostenibile e socialmente giusta verso una mobilità stradale a zero emissioni;*
- (i) progressi nella realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento pubbliche e private, compresi i progressi compiuti nell'ambito del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;*
- (j) il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili, compresi i carburanti sintetici, al conseguimento di una mobilità climaticamente neutra;*
- (k) emissioni durante il ciclo di vita delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immessi sul mercato, comunicate a norma dell'articolo 7 bis.*

MESSAGGI CHIAVE

- Nell'ambito del pacchetto "Fit-for-55", il regolamento (UE) 2023/851 sugli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ del 100 % per i veicoli leggeri a partire dal 2035 ha mostrato un **approccio metodologico completamente slegato dagli obiettivi di conseguimento della neutralità carbonica**, promuovendo un approccio basato esclusivamente sul calcolo delle emissioni di CO₂ **provenienti dal tubo di scarico**, ignorando le emissioni generate dalla fonte di energia che alimenta il veicolo (ciclo W-t-W) e dai processi di impronta di carbonio (ciclo LCA).

Il risultato è un quadro normativo il cui unico obiettivo è **quello di puntare su un'unica soluzione tecnologica, i BEV (battery electric vehicles)**, come futuro della transizione dei trasporti.

Si tratta di un limite tecnologico incompatibile con l'obiettivo di raggiungere obiettivi concreti per la decarbonizzazione dei trasporti.

- **Il numero di immatricolazioni di veicoli elettrici leggeri negli Stati membri è del tutto inadeguato** per conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione previsti dalle norme dell'UE.

L'andamento del mercato dei veicoli leggeri classificati come "a zero emissioni" (circa il 15% in media del mercato automobilistico dell'UE nel 2025, (meno del 5% in Italia), circa l'8% in media per il mercato dei veicoli commerciali leggeri nel 2025) è ben lontano dall'obiettivo di una riduzione del 100% delle emissioni di CO₂ dallo scarico rispetto al 2019, come stabilito dal regolamento dell'UE.

I costi dei veicoli elettrici rimangono molto più elevati rispetto a quelli dei veicoli con motore a combustione interna, soprattutto se si tiene conto dei valori residui. Le gamme dei vari modelli, ancora limitate in termini di offerta, sono ben lontane dalle promesse fatte dagli originali produttori di attrezzature.

- **I progressi nella realizzazione di infrastrutture di ricarica pubbliche e private per i veicoli leggeri completamente elettrici sono insufficienti** per le reali esigenze operative dei cittadini e degli operatori europei.

I progressi nella realizzazione di reti di infrastrutture di ricarica pubbliche e private per veicoli leggeri completamente elettrici non sono coerenti con le esigenze funzionali dei cittadini e degli operatori e perdono di vista l'elemento della distribuzione sul territorio in relazione alla potenza di ricarica fornita e all'effettiva affidabilità ed efficienza dell'infrastruttura. Lo sviluppo di infrastrutture di ricarica private è ostacolato dalla legislazione locale e dalle strozzature territoriali (centri urbani, leggi ambientali nazionali), in particolare per quanto riguarda l'autoproduzione di energia solare.

In effetti, la mancanza di clienti che acquistano veicoli elettrici leggeri (LCV) evidenzia una situazione molto diversificata in tutta Europa.

- **Il calcolo delle emissioni di CO₂ dal tubo di scarico è un approccio incoerente** rispetto all'obiettivo di decarbonizzare il sistema di trasporto. **È necessario applicare un fattore di correzione del carbonio.**

Occorre superare l'approccio completamente distorto e rudimentale al calcolo delle emissioni di CO₂ dal tubo di scarico e implementare un "fattore di correzione del carbonio" che tenga conto delle emissioni di CO₂ nel ciclo "well-to-wheel" e nel ciclo LCA, considerando quindi la fonte del vettore energetico che alimenta i veicoli e la loro impronta di carbonio.

- **Combustibili rinnovabili (biocarburanti, biometano, bioetanolo, RFNBO, ecc.) deve essere attribuito un ruolo prioritario** come tecnologie chiave per gli obiettivi di emissione di CO₂, nonché un contributo strategico all'**ibridazione termoelettrica**, promuovendo veicoli con motori a combustione interna (ICE) ad alta efficienza.

I biocarburanti, generati dall'economia circolare, sono essenziali per ridurre le emissioni nel settore del trasporto su strada, contribuendo in modo significativo agli obiettivi di neutralità climatica. Si prevede che questo ruolo diventerà sempre più importante in futuro, man mano che i biocarburanti avanzati

diventeranno sempre più accessibili. L'industria dei biocarburanti è consapevole del volume di prodotto richiesto dal mercato e ha dichiarato di essere in grado di soddisfare le sue esigenze. Inoltre, l'industria dei biocarburanti avverte che per essere in grado di fornire in futuro una quantità sufficiente di SAF (per il trasporto aereo e marittimo), deve anche essere in grado di produrre (e vendere) altri sottoprodotti (come l'HVO), poiché fanno tutti parte dello stesso processo di raffinazione.

Questa espansione sarà trainata dallo sviluppo su scala commerciale di tecnologie, processi e catene del valore, supportate da politiche ambiziose e target specifici per il settore che ne incentivano l'implementazione e non si concentrino solo sulle infrastrutture di ricarica

- **L'ibridazione termoelettrica delle auto si sta rivelando la soluzione più conveniente per il mercato automobilistico, in quanto implementa fonti di energia ICE altamente efficienti e carbon neutral come contributo strategico al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione. Si tratta di un fattore di cui si dovrebbe tenere conto nel processo di revisione del regolamento (UE) 2023/851.**
- **Il sistema sanzionatorio per i produttori di apparecchiature originali (OEM) dovrebbe essere abolito una volta per tutte, in quanto gli OEM non sono gli unici responsabili del raggiungimento di obiettivi irrealistici.**

Le multe CAFE inflitte agli OEM avranno un impatto diretto sul prezzo finale dei nuovi veicoli, sulla contrazione del mercato, pagata dai consumatori e sull'aumento della pressione degli OEM sui concessionari per aumentare le autoimmatricolazioni.

MERCATO DEI VEICOLI ELETTRICI: UN TREND TROPPO LENTO

FEDERAUTO ha un'ampia presenza su tutto il territorio nazionale, seguendo da vicino i propri clienti e residenti nelle loro esigenze quotidiane di mobilità, operatività e lavoro professionale.

Il panorama normativo incoerente e frammentato nell'UE ha creato un quadro confuso per la catena di approvvigionamento industriale e commerciale nel settore automobilistico.

Nonostante un ecosistema e un quadro normativo molto incoraggianti, il processo di elettrificazione si sta rivelando molto più lento del previsto, con una quota di mercato di circa il 15% in media per il mercato automobilistico dell'UE e di circa l'8% in media per il mercato dei veicoli commerciali leggeri (fonte: ACEA 2025).

Ciò significa che 6 cittadini europei su 7 acquistano ancora auto con motore a combustione interna e 12 su 13 operatori logistici europei acquistano ancora veicoli commerciali leggeri a propulsione convenzionale.

La quota di mercato dei veicoli elettrici a batteria (BEV) è ridotta al 5-6% negli Stati membri interessati, come l'Italia e la Spagna. Non si tratta solo di una questione di abitudine, di un modo di camminare a passi incerti, ma del risultato di una combinazione di esigenze diverse, paesaggi disparati ed economie in cambiamento.

A questo proposito, è necessario tenere conto della realtà del tasso di penetrazione dei veicoli elettrificati (sia veicoli elettrici puri che ibridi plug-in), nonché della loro relazione diretta con le emissioni in ciascuno dei paesi dell'UE. Prendendo sottrazione ai dati dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, pubblicati a giugno 2024, come i dati di immatricolazione di autovetture e furgoni, si evidenzia chiaramente un divario molto significativo tra le emissioni medie nell'UE, con dati corrispondenti all'anno precedente, e gli obiettivi attuati dalle normative vigenti.

Autovetture (anno 2024):

	2024	2023
Immatricolazioni (milioni)	10,7	10,7
Emissioni medie di CO2	106,8	106,4
Pure Electric Condividi	14,5%	15,5%
Condivisione ibrida plug-in	7,2%	8,1%
Massa media	1.559 kg	1,543 kg

Obiettivo 2025-2029: 93,6 g CO2/km, nell'aprile 2025 l'UE ha approvato che il rispetto degli obiettivi in materia di carbonio non sarà valutato su base annua, ma come media per il periodo 2025-2027. Obiettivo 2030-2034: 49,5 g CO2/km

Furgoni (anno 2024)

	2024	2023
Immatricolazioni (milioni)	1,3	1,2
Emissioni medie di CO2	185,4	180,3
Pure Electric Condividi	6,4%	8,3%
Condivisione ibrida plug-in	0,1%	0,1%
Massa media	Nd	Nd

(obiettivo 2025-2029: 153,9 g CO2/km), nell'aprile 2025 l'UE ha approvato che il rispetto degli obiettivi in materia di carbonio non dovrebbe essere valutato su base annua, ma come media per il periodo 2025-2027. Obiettivo 2030-2034: 90,6 g

FEDERAUTO sottolinea che è tangibile e inconfutabile che l'andamento del mercato dei veicoli commerciali leggeri classificati come "zero emissioni" è ben lontano dall'obiettivo del 2035 di una riduzione del 100% delle emissioni di CO2 dai tubi di scarico.

L'INFRASTRUTTURA DEI VEICOLI ELETTRICI È MOLTO INDIETRO

FEDERAUTO osserva che i progressi nella realizzazione di infrastrutture di ricarica pubbliche e private per veicoli leggeri completamente elettrici sono insufficienti per soddisfare le reali esigenze operative dei cittadini e degli operatori europei.

Per valutare se il sistema è funzionalmente sostenibile, non è sufficiente considerare il numero di stazioni di ricarica pubbliche o private per veicoli a basse emissioni; È fondamentale definire valori qualitativi in termini di effettiva potenza e copertura della rete infrastrutturale, anche in relazione alla domanda attuale.

È importante evidenziare le criticità in termini di sostenibilità economica e finanziaria dei business plan delle aziende energetiche che hanno bisogno di investire in infrastrutture di ricarica. Tali piani devono tenere conto dell'effettiva disponibilità (o indisponibilità) dei gestori delle reti elettriche di fornire l'energia necessaria dove è realmente necessaria, con il necessario vantaggio aggiuntivo della fornitura.

È importante sottolineare il fallimento di molti progetti di reti di ricarica europee e nazionali finanziati con fondi pubblici a causa della mancanza di operatori.

FEDERAUTO ritiene che lo sviluppo di tecnologie infrastrutturali a supporto delle tecnologie in grado di contribuire alla decarbonizzazione del sistema dei trasporti debba seguire un approccio tecnologicamente neutro, anche per quanto riguarda l'applicazione del Regolamento AFIR.

ANDAMENTO DEL MERCATO

FEDERAUTO ritiene che l'andamento critico del mercato delle autovetture e dei furgoni elettrici dipenda da molti fattori operativi, tra cui:

- maggiori costi di investimento (compresi i costi delle infrastrutture private, ad esempio le wallbox domestiche) e l'elevato costo dello smaltimento delle batterie usate;
- autonomia insufficiente per la mobilità a media e lunga distanza e per le esigenze operative;
- tempi di ricarica eccessivamente lunghi;
- la limitata copertura della rete di ricarica rapida e l'inaffidabilità di gran parte dell'infrastruttura;
- la limitata flessibilità operativa che la tecnologia BEV impone a conducenti, passeggeri e operatori logistici (per veicoli commerciali leggeri);
- il bassissimo ritorno sull'investimento.

FEDERAUTO ritiene cruciale per la transizione ecologica dei veicoli leggeri, nell'ambito della sostenibilità economica, abbinare alle tecnologie BEV tutte le tecnologie idonee alla decarbonizzazione del sistema, in particolare i carburanti rinnovabili compatibili con i motori a combustione interna di ultima generazione.

I biocarburanti, il biometano, il bioetanolo e l'RFNBO sono tecnologie chiave per gli obiettivi di emissione di CO₂. Inoltre, apportano un contributo strategico all' **ibridazione termoelettrica**.

L'ibridazione termo-elettrica delle auto si sta rivelando la soluzione più conveniente per il mercato automobilistico, in quanto implementa motori a combustione interna altamente efficienti e fonti di energia a zero emissioni di carbonio come contributo strategico al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione.

Si tratta di un fattore di cui si dovrebbe tenere conto nel processo di revisione del regolamento (UE) 2023/851.

IL RUOLO FONDAMENTALE DEI COMBUSTIBILI RINNOVABILI E DELL'IBRIDAZIONE

FEDERAUTO ritiene necessario superare l'approccio del tutto parziale e basilare del calcolo delle emissioni di CO₂ dal tubo di scarico implementando un "fattore di correzione del carbonio" che tenga conto delle emissioni di CO₂ nel ciclo "well-to-wheel", considerando quindi la fonte del vettore energetico che alimenta il veicolo (attualmente, in Europa, il mix energetico medio proviene per il 50% da fonti di energia rinnovabili, con differenze significative tra gli Stati membri).

Tenendo conto del "ciclo W-t-W" nella valutazione delle emissioni di CO₂, tutti i carburanti rinnovabili sono fondamentali per ridurre le emissioni dei veicoli leggeri, contribuendo in modo significativo agli obiettivi di neutralità climatica.

Anche i combustibili rinnovabili devono avere un ruolo prioritario come contributo strategico all'**ibridazione termoelettrica**, che rappresenta la soluzione tecnologica più favorevole al mercato, guidata da ICE altamente efficienti, vettori carbon neutral e autorigenerazione energetica.

Si prevede che questo ruolo diventerà sempre più importante in futuro, man mano che i **biocarburanti avanzati** diventeranno sempre più accessibili.

Questa espansione sarà guidata dallo sviluppo su scala commerciale di tecnologie, processi e catene del valore, supportato da politiche ambiziose e obiettivi specifici per il settore che ne incoraggino l'implementazione.

La stessa Commissione Europea assegna un ruolo chiave ai biocarburanti nello studio "*Developing perspectives on the means needed to create industrial capacity for advanced drop-in biofuels*", realizzato dalla Direzione Generale per la Ricerca e l'Innovazione (dicembre 2023).

FEDERAUTO ritiene necessario assegnare un ruolo prioritario ai combustibili rinnovabili (biocarburanti, bio-GNL, biometano, HVO, biodiesel, bioetanolo, RFNBO, ecc.) come tecnologie chiave per gli obiettivi di emissione di CO₂.

CONCLUSIONE

FEDERAUTO ritiene fondamentale che l'approccio proposto dalla Commissione Europea, formalizzato nel "Piano d'Azione per il Settore Automotive", sia attuato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio Europeo con misure compatibili con le reali dinamiche di mercato, a partire da una revisione completa, pragmatica e multi-tecnologica della normativa sugli obiettivi di CO₂ per i veicoli leggeri.

In primo luogo, le clausole di revisione del regolamento (UE) 2023/851 sugli obiettivi di emissione di CO₂ dei veicoli leggeri, che prevedono un riesame approfondito del contenuto e delle scadenze, dovrebbero essere attuate immediatamente. La situazione, con dati certi per il 2024, è destinata a migliorare nel 2025, ma a ritmi ben al di sotto degli obiettivi attuali, anche con la modulazione triennale prevista dall'UE.

Inoltre, è necessario eliminare le sanzioni CAFE imposte ai produttori di apparecchiature originali.

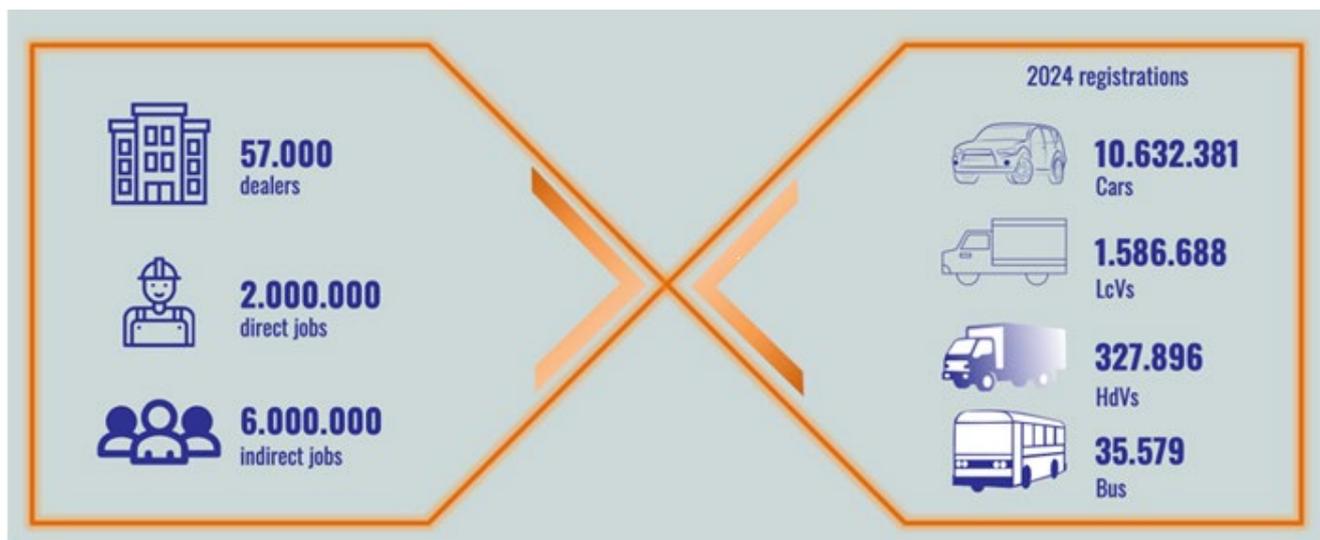
È inoltre necessario separare il regolamento applicato alle autovetture dal regolamento applicato ai furgoni (si tratta di questioni e settori molto diversi).

Il regolamento AFIR deve essere rivisto alla luce delle effettive tendenze del mercato, integrando le misure per la diffusione delle infrastrutture di ricarica elettrica e di fornitura di idrogeno in tutta la rete con nuove misure per incoraggiare la diffusione di impianti di distribuzione e fornitura di combustibili rinnovabili (biocarburanti, biometano, RFBNO, bioetanolo, ecc.).

È pertanto necessario rivedere l'approccio metodologico al calcolo delle emissioni di CO₂, superando il dogma delle emissioni dallo scarico e modificando il regolamento LDV in stretta conformità con il principio della "neutralità tecnologica", compreso l'uso di un "fattore di correzione del carbonio" per includere tutti i veicoli alimentati da combustibili rinnovabili, in aggiunta e allo stesso livello dei veicoli elettrici e a idrogeno, come «emissioni zero» (o «basse emissioni»).

La "neutralità tecnologica" dovrebbe essere il principio normativo fondamentale, che garantisce che tutte le tecnologie possano contribuire alla decarbonizzazione.

È necessario continuare a promuovere le tecnologie BEV, ma deve esserci spazio anche per le tecnologie ibride, non solo ibride plug-in, ma anche full hybrid e range extender, con autorigenerazione dell'energia elettrica, soprattutto, seguendo le principali tendenze di mercato e promuovendo veicoli con motori a combustione interna (ICE) ad alta efficienza.



(Fonte: AECDR)

La tabella riportata illustra il numero di dealer, lavoratori dipendenti e indiretti, in relazione all'andamento, delle immatricolazioni di autovetture, veicoli commerciali, van e bus relativi all'anno 2024.