

Posizionamento Motus-E su Industrial Action Plan for the European automotive sector

- **Contenuti, chiarezza e velocità di esecuzione:**

L'Automotive industrial action plan proposto dalla Commissione stamani porta senza dubbio in dote proposte promettenti dal punto di vista del miglioramento della competitività della catena del valore europea, del rafforzamento della domanda e degli investimenti su filiere strategiche su cui l'UE sconta ancora un ritardo. Tutto questo però può alimentare ulteriore incertezza se le misure non vengano definite velocemente con maggiore chiarezza e sempre velocemente messe a terra.

- **Revisione anticipata del regolamento CO2:**

Non si può trascurare che le misure di rafforzamento dell'industria automotive si presentano insieme a una revisione delle tempistiche del regolamento CO2 mentre questo è in vigore. Ciò crea un pericoloso precedente in vista della revisione, già prevista dal Regolamento, nel 2026 e, più in generale, rischia di minare la credibilità delle policy europee nei confronti delle imprese che si erano impegnate a rispettare quei target e di tutte le imprese che stanno investendo sulla transizione della mobilità (componentisti, operatori della ricarica, aziende minerarie e chimiche, riciclatori, ecc.), che Motus-E rappresenta in Italia.

- **Il contesto e la mancanza di un benchmark per la revisione del regolamento CO2:** Motus-E ben conosce il momento di difficoltà dell'Automotive Europeo, alle prese con la difficile gestione degli investimenti in innovazione, della competitività dei fattori di produzione europei e di un mercato dei veicoli leggeri altalenante, abbia portato a ridiscutere la velocità della transizione. Sarebbe stato tuttavia opportuno sfruttare le finestre prestabilite dal regolamento sulle emissioni di CO2 dei veicoli leggeri e sterilizzare le eventuali multe che si sarebbero pagate a fronte dei risultati di mercato del 2025. Con la flessibilità garantita dalla Commissione invece non si ha un benchmark su come andrebbe davvero il mercato con la riduzione del 15% delle emissioni medie del parco venduto, base fondante della revisione del Regolamento nel 2026.

- **La Flessibilità proposta sulla norma CO2 e il mantenimento degli impegni:**

Rispetto ad altre forme di flessibilità da includere nel Regolamento CO2 quella proposta dalla Commissione, della media sul triennio 2025-2027 invece del rispetto in ciascun anno dei target medi di 93 gCO₂ /km sul parco auto e furgoni venduto, è meno impattante: dà respiro a molti OEM

europei pur impegnandoli nella traiettoria di sviluppo delle nuove tecnologie, giacché se quest'anno si dovesse mancare il target si dovrà recuperare necessariamente nei due anni successivi. Tuttavia la forma di flessibilità migliore avrebbe potuto mantenere inalterato il target 2025 e sterilizzare successivamente le multe per chi le avrebbe dovute pagare.

- **Basta revisioni sui target intermedi, perseguire la pluralità e non la neutralità tecnologica:**

A fronte di una revisione in corsa di una norma vigente, è a questo punto necessario mettere un punto fermo sui target intermedi ed evitare che la revisione del 2026 si riveli una ulteriore fonte di incertezza per investitori e cittadini sui target 2030 e 2035. Non è più possibile alimentare ulteriormente il dubbio che aleggia sull'industria e sul mercato europeo. Se il 2035 non deve essere un dogma di per sé e va letto come una direzione chiara all'industria, il richiamo alla neutralità tecnologica della Presidente Van der Leyen in vista della revisione del Regolamento prevista nel 2026 è portatore di incertezza: posto che raggiungere alle 0 emissioni allo scarico è di per sé tecnologicamente neutrale dal punto di vista delle fonti (es. Battery Electric Vehicles e Fuel Cell Electric Vehicles) aprire a un approccio Well to Wheel e sul ciclo di vita del prodotto rischia di creare un'atmosfera sfavorevole a investimenti industriali importanti e con visioni di lungo periodo: Come si calcoleranno le emissioni sul ciclo di vita? Quali informazioni e dati sono reperibili per il calcolo in filiere globalizzate? Quale sarà la precisa definizione dei cosiddetti Carbon Neutral Fuel? Come assicurarsi che si usino solo quelli nei motori endotermici? Quale sarà la capacità produttiva di biocombustibili avanzati, idrogeno ed e-fuel, fondamentali per decarbonizzare tante applicazioni di trasporto e di altri settori hard-to-habate? Seppur nel documento finale dell'automotive action plan non vengono effettivamente richiamati i concetti di neutralità tecnologica e di carbon neutral fuel, è sicuramente un tema su cui fare chiarezza e adottare un approccio che in Motus-E chiamiamo Pluralità Tecnologica, cioè la allocazione di supporti e la definizione di politiche europee che indirizzino le varie tecnologie per la decarbonizzazione nelle applicazioni dove portano il maggior beneficio ambientale, economico e sociale.

- **Incentivi alla domanda, fatti e non parole:**

Per quanto si accolga con favore l'intervento sugli incentivi alla domanda nel documento, si parla purtroppo solo di raccomandazioni agli stati membri e di armonizzazione, generando il rischio di creare aspettative sul mercato e rallentarlo ulteriormente. E' tuttavia positivo che si parli di individuare risorse comunitarie da mettere a disposizione degli stati membri ed è utile certamente evitare che alcuni stati, come fatto dall'Italia per oltre il 70% dei fondi destinati agli incentivi negli ultimi 6

anni, incentivino con soldi pubblici l'acquisto di mezzi tradizionali, con risultati trascurabili sia sull'aumento del mercato totale dei veicoli nuovi, sia sul ricambio del parco, sia sull'abbassamento della CO2 media del nuovo immatricolato.

- **Altre misure importanti su domanda e industria:**

Motus-E vede positivamente le tante misure descritte nel documento: collimano con le istanze portate avanti dall'associazione negli ultimi anni e possono portare valore se ben armonizzate con le misure annunciate nel Clean Industrial Plan e il Decreto Omnibus per la semplificazione degli iter burocratici e di accesso alle fonti di finanziamento comunitarie. In particolare, si accolgono con favore:

- Il mandato per l'elettrificazione delle flotte aziendali, da definire velocemente e che si può affiancare in Italia con una politica fiscale sulla deducibilità del costo di acquisto e noleggio (come espresso da Motus-E in numerosi documenti di posizionamento presentati al Tavolo Automotive del MIMIT e al MEF).
- l'apertura del Social Climate Fund a iniziative di Social Leasing sul modello francese, anche sull'usato, di veicoli elettrici da parte di cittadini che hanno minori capacità di spesa per veicoli nuovi
- La creazione al livello europeo di regole di "Made in Europe minimum content" che non venga demandato a singoli stati membri (come l'ecoscore francese per gli incentivi, che rappresenta una buona base di partenza).
- fondi ulteriori per il deployment delle reti di ricarica all'interno del Sustainable Transport Investment Plan (con revisioni già citate nel cosiddetto Decreto Omnibus della Commissione)
- facilitazione e prioritizzazione delle connessioni alle reti elettriche per le infrastrutture di ricarica, con delle raccomandazioni agli Stati Membri da parte della commissione
- Smart charging e V2G saranno favoriti da schemi legislativi da condividere con gli Stati Membri entro il primo trimestre 2026
- Iniziative comunitarie per la spinta all'adozione dei veicoli pesanti elettrici, come il potenziamento dell'Eurovignette e la creazione di un corridoio comunitario per la ricarica dei truck elettrici long-haul
- Maggiori informazioni agli utenti sullo stato di salute delle batterie dei veicoli in particolare per l'acquisto di BEV usati (come indichiamo nel nostro rapporto sui BEV usati con Quattroruote professional)
- La creazione di incentivi alla produzione di batterie e celle in Europa basate sul modello IRA statunitense, cioè una volta che la produzione è effettivamente partita e non solo in supporto al capex iniziale per l'impianto di produzione. I fondi dovrebbero essere

- aggiuntivi rispetto a quelli sottoposti alle norme sugli aiuti di stato.
- L'accesso ai fondi per lo sviluppo industriale anche a player extraeuropei vincolato all'istituzione di partner con player industriali europei e al knowledge sharing
 - Potenziamento dei progetti di riciclo delle batterie e della raffinazione dei materiali nel perimetro europeo, inclusa la black mass (come indicato da Motus-E in vari report sul riciclo delle batterie e sulla Battery Regulation).
 - La creazione di un "European Fair Transition Observatory" con l'obiettivo di comprendere gli impatti occupazionali della transizione e prevedere future necessità in termini di competenze e volumi di risorse. A tal riguardo l'Osservatorio TEA, di cui Motus-E è fondatore insieme all'Università Ca' Foscari di Venezia ed il CNR-IRCrES di Torino, potrebbe contribuire in maniera sostanziale grazie all'attività scientifica svolta su questo argomento in Italia.