



Comunicato stampa

LA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE EUROPEA DI NUOVI OBIETTIVI DI RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO₂ PER VEICOLI INDUSTRIALI E AUTOBUS PREOCCUPA LA FILIERA PRODUTTIVA

Impossibile sviluppare in così pochi anni - appena sette in riferimento al nuovo obiettivo intermedio per il 2030 - soluzioni tecnologiche in grado di dimezzare le emissioni di CO₂ degli autocarri. Pur apprezzando l'inclusione dei motori a combustione interna alimentati a idrogeno, l'obiettivo per il 2040 mina il principio di neutralità tecnologica. Resta indispensabile creare le condizioni abilitanti: infrastrutture, incentivi all'acquisto, produzione di energia da fonti rinnovabili, sostenibilità dei costi per gli operatori. Sarà inoltre necessario rivedere l'obbligo di vendita di soli autobus urbani a zero emissioni

Torino, 16 febbraio 2023 - La proposta di revisione del Regolamento europeo sulla riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli industriali (EU 2019/1242) avanzata lo scorso 14 febbraio dalla Commissione europea inasprisce notevolmente il target già fissato al 2030 (da -30% a -45%) e prevede target decisamente ambiziosi per il 2035 (-65%) e per il 2040 (-90%), destando preoccupazione nella filiera produttiva del comparto.

E' infatti molto difficile, se non impossibile, sviluppare in così pochi anni - appena sette in riferimento all'obiettivo del 2030 - soluzioni tecnologiche in grado di dimezzare le emissioni di CO₂ degli autocarri, mezzi da lavoro che hanno caratteristiche tecniche diverse dalle autovetture e, soprattutto, una grande varietà di allestimenti e di missioni.

Pur apprezzando l'inclusione dei motori a combustione interna alimentati a idrogeno, l'obiettivo per il 2040 mina il principio di neutralità tecnologica, che risulta invece fondamentale per salvaguardare e valorizzare competenze già esistenti nell'industria automotive europea, mitigando gli impatti sociali della transizione energetica. Solo introducendo nel regolamento un meccanismo di contabilizzazione dei benefici apportati dall'utilizzo dei carburanti rinnovabili, sarà possibile favorire una rapida e sostenibile decarbonizzazione del settore.

Desti forte preoccupazione anche la scelta della Commissione di introdurre un obbligo di vendita per i costruttori di autobus urbani che, a partire dal 2030, potranno essere solo a zero emissioni.

E' indispensabile creare le condizioni abilitanti per centrare l'obiettivo: un adeguato sviluppo della rete infrastrutturale - ACEA, l'Associazione europea dei costruttori di autoveicoli, stima che già per raggiungere il nuovo target al 2030 siano necessari in UE almeno 50.000 punti di ricarica pubblici per gli autocarri, di cui 35.000 ad elevate performance e almeno 700 stazioni di rifornimento di idrogeno - misure strutturali di incentivazione all'acquisto dei mezzi a zero emissioni, una politica energetica che permetta di generare energia elettrica e idrogeno al 100% da fonti rinnovabili e, non ultima, la sostenibilità dei costi per gli operatori del settore.

In definitiva, le tecnologie veicolari rappresentano solo una parte della soluzione per uscire vincitori dalla sfida della decarbonizzazione dei trasporti, che deve



necessariamente accompagnarsi ad un set di politiche industriali e politiche dei trasporti coerenti e coordinate.

In questo senso, ANFIA ribadisce la necessità di strutturare, a livello nazionale, un piano pluriennale per il rinnovo del parco circolante autocarri con mezzi a basse e zero emissioni per cui siano previsti stanziamenti coerenti con quanto già messo in opera da altri Paesi dell'Unione europea.

In riferimento al comparto autobus, infine, l'obbligo di vendita al 100% di autobus urbani a zero emissioni di CO₂ a partire dal 2030 sottopone a una forte pressione gli operatori del trasporto pubblico, chiamati a rivedere i loro piani di investimento e di infrastrutturazione dei depositi. Potrebbe inoltre innescare un meccanismo di anticipazione degli acquisti per cercare di ottenere gli ultimi mezzi ad alimentazione tradizionale. Sicuramente, a livello nazionale, si rende necessario incrementare i fondi già disponibili per il rinnovo del parco circolante a basse emissioni, che, alla luce dei rincari delle materie prime e dell'aumento dell'inflazione, sono già insufficienti a raggiungere gli obiettivi prefissati precedentemente.

ANFIA si impegna a dare il proprio contributo alle imminenti discussioni a livello europeo e auspica che con il sostegno del governo italiano, il Parlamento e il Consiglio dell'Unione Europea, apportino le necessarie modifiche per pervenire ad una legislazione che rispetti il principio di neutralità tecnologica e consenta l'accelerazione della decarbonizzazione del settore in modo sostenibile.

Per informazioni: ufficio stampa ANFIA
Miriam Gangi - m.gangi@anfia.it
Tel. 011 5546502
Cell. 338 7303167

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; *Car Design & Engineering:* comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; *Costruttori:* comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

www.anfia.it

twitter.com/ANFIA_it

www.linkedin.com/company/anfia-it

La filiera produttiva automotive in Italia

5.528 imprese

273.600 addetti (diretti e indiretti), il 7,3% degli occupati del settore manifatturiero italiano

86,2 miliardi di Euro di fatturato, pari al 9,9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione