



## Pacchetto europeo sull'automotive

# Position Paper

Gennaio 2026

## CONTENTS

|  |           |
|--|-----------|
| <b><i>Executive summary</i></b>  | <b>2</b>  |
| <b>1. Premessa</b>   | <b>9</b>  |
| <b>2. Revisione degli standard di emissione di CO2 per i veicoli leggeri (UE) 2019/631</b> | <b>10</b> |
| 2.1 Introduzione   | 10        |
| 2.2 Contenuti della proposta   | 10        |
| 2.3 Valutazioni di Confindustria   | 12        |
| <b>3. Proposta di Regolamento sulle flotte aziendali</b>                                   | <b>19</b> |
| 3.1 Introduzione   | 19        |
| 3.2 Contenuti della proposta   | 19        |
| 3.3 Valutazioni di Confindustria   | 20        |
| <b>4. Automotive Omnibus</b>   | <b>24</b> |
| <b>5. Battery Booster Strategy</b>   | <b>25</b> |

## *Executive summary*

La Commissione europea ha pubblicato il 16 dicembre 2025 un pacchetto automotive, che si articola in 5 proposte: (1) la revisione degli standard di emissione di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri, (2) un regolamento sulle flotte aziendali, (3) un emendamento mirato al regolamento sugli standard di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti con flessibilità su cinque anni per le sanzioni, (4) un omnibus automotive, e (5) una strategia sulla produzione delle batterie in Europa.

Si tratta di un pacchetto articolato e particolarmente denso di interventi normativi e strategici, sui quali il presente position paper intende offrire una valutazione complessiva sui punti di maggiore interesse per Confindustria, offrendo la visione dell'industria italiana, ed evidenziando criticità, opportunità e priorità di intervento.

La proposta di revisione del Regolamento (UE) 2019/631 degli standard di emissione di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri segna un cambio di impostazione rispetto all'architettura originaria del "ban" al motore endotermico approvato nel 2023: il target di riduzione delle emissioni allo scarico per autovetture e veicoli commerciali leggeri viene abbassato dal -100% al -90% con un obbligo di compensazione del 10% attraverso acciaio verde e carburanti rinnovabili. Se confermato, attraverso questo nuovo quadro regolatorio, veicoli ibridi plug-in, modelli con range extender, ibridi leggeri e, più in generale, veicoli a combustione interna non verrebbero più esclusi a priori dal mercato dei veicoli nuovi post-2035.

Si tratta di un iniziale cambio di rotta rispetto alle precedenti regolamentazioni, che se completato può rappresentare un passaggio fondamentale per l'industria, poiché la sostenibilità economica e sociale della transizione dell'automotive è inscindibile dalla **transizione delle filiere correlate (quali la componentistica e i carburanti)**, che richiede **gradualità, neutralità tecnologica reale** e un quadro normativo **coerente e stabile**. In assenza di tali condizioni, il rischio è uno shock industriale e occupazionale lungo la catena del valore europea.

Tale apertura, subordinata a un meccanismo di compensazione molto stringente, prevede che il 10% residuo di emissioni dei nuovi veicoli dovrà essere integralmente compensato tramite: (i) crediti legati all'uso di acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione europea, entro un tetto massimo del 7%, e/o (ii) attraverso l'immissione in rete di carburanti rinnovabili sostenibili prodotti dalle materie prime di cui all'allegato IX della Renewable Energy Directive (RED), con un contributo massimo del 3%.

Con riferimento al meccanismo di compensazione attraverso quest'ultima tecnologia, Confindustria auspica una riconsiderazione dei limiti quantitativi fissati dalla proposta, in quanto risultano nettamente inferiori rispetto all'attuale disponibilità di carburanti rinnovabili

sostenibili sul mercato europeo e configurano, di conseguenza, un cap estremamente restrittivo e non coerente con il contributo dei biocarburanti ai target previsti dalla RED. A titolo esemplificativo, la soglia di compensazione proposta dalla Commissione consente, per il segmento delle autovetture, un massimo di circa **3,45 gCO<sub>2</sub>/km** compensabili e, per i veicoli commerciali leggeri, di circa **5,34 gCO<sub>2</sub>/km**, valori che possono essere raggiunti ad esempio con quantitativi di HVO inferiori a **4 Mton per categoria**, ampiamente al di sotto dei volumi di biocarburanti già oggi immessi in consumo in Europa.

Tale impostazione riduce in modo significativo lo spazio di manovra per l'impiego di tecnologie a combustione interna a basse emissioni, comprese soluzioni già industrialmente mature e tecnologicamente migliorate rispetto ad anni fa, come i veicoli ibridi plug-in. Considerando una media di circa **10 milioni di nuove immatricolazioni annue**, il quadro proposto consentirebbe l'immatricolazione di soli **1,5 milioni di veicoli con motore endotermico**, anche ipotizzando il pieno utilizzo della soglia di compensazione del 10% (considerando quindi di arrivare al massimo ammissibile delle compensazioni sia immettendo biocarburanti che impiegando acciaio low carbon). Ciò avviene anche a causa dell'inasprimento dei parametri omologativi dei veicoli ibridi plug-in dovuti all'Utility Factor, che dal 2028 aumenterà ulteriormente le emissioni di tali tecnologie, riducendone drasticamente il contributo ai fini della conformità. Infatti, se ad oggi è possibile immaginare di immatricolare circa il 30% dei nuovi veicoli con motore endotermico concentrando il mercato sulle sole motorizzazioni ibride plug-in aventi la minima emissione specifica (tra i 12 e i 25 g/km), ciò sarà stravolto dai nuovi suddetti parametri che porteranno un innalzamento delle emissioni di questi modelli.

Ne deriva un quadro regolatorio in cui, il combinato disposto di target emissivi sempre più stringenti, meccanismi di compensazione quantitativamente limitati e nuove metodologie di calcolo penalizza in modo sproporzionato tecnologie alternative al *full electric* e *fuel cell*, nonostante il loro potenziale contributo alla riduzione delle emissioni nel breve e medio periodo. In assenza della reale applicazione di una contabilità emissiva di tipo LCA o Well to Wheel, e senza una maggiore flessibilità, tale approccio rischia di compromettere una transizione graduale e industrialmente sostenibile, non garantendo un'applicazione effettiva del principio di neutralità tecnologica.

Inoltre, la scarsa neutralità tecnologica della proposta è ancor più evidente considerando che nel periodo 2026-2035 non sono valorizzati i risparmi emissivi derivanti dall'uso dei carburanti rinnovabili sostenibili, ma si prevedono solo flessibilità temporali triennali per il raggiungimento dei target, che Confindustria auspica possano divenire quinquennali, e riduzioni troppo limitate degli obiettivi per alcune categorie (la riduzione per i veicoli commerciali dal 50% al 40% rispetto ai livelli del 2021 si ritiene non sufficiente).

Si evidenzia, a questo proposito, che la lentezza di penetrazione delle tecnologie a zero emissioni nei veicoli commerciali necessita attenzione. Oltre ad un necessario abbassamento dei target come sopra indicato, sarebbe fondamentale che per questa categoria la flessibilità (meccanismo Banking & Borrowing) sia estesa a 5 anni (2025-2030 e 2030-2035) così come proposto dalla stessa Commissione per i veicoli pesanti.

Alla luce di tutto ciò, Confindustria ritiene pertanto prioritario intervenire sui seguenti aspetti della proposta della Commissione europea:

#### **a. Pieno riconoscimento della neutralità tecnologica**

Si ritiene necessario e improrogabile che la revisione del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri ripristini un approccio completamente tecnologicamente neutrale nella normativa come complemento all'elettrificazione. Tutte le tecnologie disponibili che contribuiscono agli obiettivi di decarbonizzazione devono essere debitamente considerate, nel periodo a partire dall'entrata in vigore della revisione del regolamento, e oltre il 2035, a partire dai veicoli ibridi plug-in (PHEV), veicoli elettrici con estensione dell'autonomia (cd. range-extender) e i veicoli che utilizzano biocarburanti e e-fuels. L'integrazione di questi tre elementi è, a nostro avviso, condizione imprescindibile e inderogabile per poter parlare, in senso rigoroso, di neutralità tecnologica. Strettamente connessi alla neutralità, Confindustria propone di **rivedere i target di riduzione delle emissioni prevedendo per le auto -75% al 2035 e per i veicoli commerciali leggeri -30% al 2030 e -75% al 2035.**

L'attuale quadro legislativo è stato messo in discussione a livello europeo già dall'anno successivo alla sua approvazione, creando incertezze per gli investimenti. A questo si sono aggiunte l'assenza di un quadro metodologico **coerente fra le diverse normative**, con la stratificazione di approcci diversi per il calcolo delle emissioni dei veicoli (TTW<sup>1</sup>/WTW<sup>2</sup>/LCA<sup>3</sup>); tutti elementi che hanno generato e continuano a generare incertezza normativa per il settore. Tale incertezza incide non solo sui costruttori (OEMs), per i quali gli investimenti in R&I&D sono penalizzati da incertezze regolatorie, ma anche e soprattutto **sulla filiera della componentistica**, caratterizzata da **cicli di investimento e**

---

<sup>1</sup> **Tank-to-Wheel (TTW)** è un metodo per analizzare il consumo energetico e le emissioni di gas serra (GHG) di un veicolo, considerando esclusivamente la fase che va dal momento in cui il carburante viene caricato nel serbatoio fino all'energia consumata durante la guida (alle ruote)

<sup>2</sup> **Well-to-Wheel (WTW)** è un metodo completo per valutare il consumo energetico totale e le emissioni di gas serra dei veicoli lungo l'intero ciclo di vita del carburante, dall'estrazione della risorsa ("well") fino all'utilizzo finale ("wheel").

<sup>3</sup> **La valutazione del ciclo di vita (Life Cycle Assessment, LCA)** delle automobili è un'analisi "dalla culla alla tomba" che misura l'impatto ambientale totale, dall'estrazione delle materie prime e dalla produzione fino all'uso e al riciclo.

**ammortamento più lunghi** rispetto all'assemblaggio finale. Per questo, prevedibilità e coerenza non sono solo un tema di semplificazione normativa, ma un prerequisito di **sostenibilità industriale** della transizione.

Future proposte in questo ambito dovranno pertanto essere lungimiranti da un punto di vista della fattibilità, nonché coerenti verso lo spettro più ampio della normativa europea. Una lacuna che riteniamo essenziale colmare, a questo proposito, sono l'incoerenza e la discontinuità tra i Regolamenti CO2 per i veicoli leggeri e pesanti<sup>[1]</sup> e la Direttiva RED<sup>[2]</sup> e il Regolamento ETS<sup>[3]</sup>, rispetto alla metodologia di calcolo delle emissioni dei carburanti a basse emissioni di carbonio o neutrali.

La proposta della Commissione, al contrario, crea un ibrido fra le precedenti regolamentazioni, accrescendo, anziché riducendo, la complessità e le disparità fra le norme. Infatti, si prevede da un lato un approccio tank-to-wheel per il 90% delle emissioni, dall'altro dei meccanismi di flessibilità che richiamano il calcolo emissivo dal well-to-wheel per il 3% delle emissioni e quello "sull'intera vita del veicolo" (LCA) per il 7% delle emissioni, relativo però unicamente all'impiego di acciaio low carbon). Se le metodologie LCA venissero utilizzate anche per valutare le emissioni associate ai veicoli elettrici, le auto elettriche a batteria (BEV) non potrebbero essere considerate a zero emissioni, come riportato anche dal Rapporto Draghi<sup>4</sup>. A questo proposito, si ricorda che è in corso la revisione della definizione di veicolo a zero emissioni, che ad oggi (Reg 2019/631) è da 0 a 50 gr di CO2/km allo scarico, ma nella nuova proposta si prevede di abbassare a 0 gr di CO2/KM (articolo 1, comma 3, punto b (n)).).

Alla luce di ciò, Confindustria auspica che, in fase di negoziazione della revisione di questo Regolamento, i colegislatori considerino l'introduzione una nuova categoria di veicoli alimentati esclusivamente da *Carbon Neutral Fuels*, considerando tutti i *sustainable renewable fuels* in compliance con la direttiva RED (non limitando le matrici utilizzabili come avviene invece ora nella proposta della Commissione).

È altresì fondamentale che la possibilità di utilizzo dei crediti da *sustainable renewable fuels* venga anticipata al 2027, in modo da riconoscere, in particolare, il contributo che i

---

<sup>[1]</sup> Regolamento (UE) 2023/851 e Regolamento (UE) 2024/1610

<sup>[2]</sup> Direttiva (UE) 2023/2413

<sup>[3]</sup> Regolamento (UE) 2023/2904

<sup>4</sup> *The carbon footprint of EVs (emissions associated with the production of the vehicle and its components) is generally higher than the one of ICE vehicles at the production stage, due to the energy intensity and the carbon footprint in battery manufacturing at current technologies (including raw material mining and processing. Report part B, pag. 147.*

biocarburanti stanno dando già oggi alla decarbonizzazione del trasporto su strada. Riteniamo tuttavia doveroso che, nella formula di calcolo dei crediti, la quantità di carburanti sostenibili utilizzata dai veicoli alimentati esclusivamente da *Carbon Neutral Fuels* venga scontata dal calcolo.

Inoltre, nell'ambito della metodologia principale di calcolo delle emissioni prescelta dalla Commissione (tank-to-wheel), riteniamo fondamentale applicare emissività "zero" a tutti i carburanti rinnovabili sostenibili, in coerenza con la normativa ETS che, adottando un approccio allo scarico, assegna emissività zero ai carburanti RED compliant. Una alternativa migliorativa, seppur di difficile attuazione, potrebbe essere il cambio di metodologia, prevedendo per tutte le fonti di alimentazione target basati su un approccio LCA o, quantomeno, well-to-wheel.

#### **b. Decarbonizzazione delle flotte aziendali**

Si considera essenziale che la disciplina volta alla decarbonizzazione delle flotte aziendali tenga conto, oltre che delle modifiche al regolamento sui CO2 Standard descritte al punto precedente (in particolare l'introduzione della classe di veicoli alimentati esclusivamente a Carbon Neutral Fuels), della significativa diversità nei casi d'uso e delle specificità nazionali nell'individuazione di obiettivi, misure e incentivi per la riduzione delle emissioni in questo settore.

Confindustria ritiene che, per accelerare la diffusione di veicoli aziendali più sostenibili, sia necessario guardare ad un quadro nazionale e volontario, basato su incentivi diretti o su una revisione incentivante della fiscalità piuttosto che su misure obbligatorie per le flotte, che rischierebbero di creare enormi ripercussioni a livello economico per aziende e consumatori, nonché la creazione di ulteriori oneri amministrativi che non accelererebbero l'adozione dei veicoli a emissioni zero nel mercato dell'usato.

Riteniamo che l'intervento europeo debba restare nel perimetro di raccomandazioni agli Stati membri (e non di obblighi di acquisto), accompagnate da misure premiali economiche e fiscali e coerenti con lo sviluppo delle infrastrutture. In tale quadro, dovrebbero essere ammissibili anche soluzioni di leasing e noleggio (con durata minima di 36 mesi).

Con riferimento ai target per l'Italia, Confindustria, di concerto con il proprio Sistema associativo, propone una rimodulazione: per le autovetture un target del 40% al 2030 e 75% al 2035, mentre per i veicoli commerciali leggeri un target del 25% al 2030 e 65% al 2035, eliminando la quota obbligatoria di veicoli a zero emissioni.

#### **c. Local content e rinnovo del parco con veicoli nuovi a zero emissioni made in EU**

Si ritiene prioritaria la salvaguardia del "made in Europe" di veicoli e in particolare della filiera della componentistica, prevedendo l'introduzione di definisca "veicolo prodotto in UE" quello

assemblato in UE con una percentuale obbligatoria di componenti la cui ultima trasformazione sia avvenuta in UE. Il requisito di “contenuto locale” dovrebbe costituire un **criterio trasversale per le forniture di veicoli negli** appalti pubblici, incentivi e più in generale nelle **politiche industriali europee** con impatto sulla domanda di veicoli e componenti. In questo modo si avrebbe anche un utilizzo virtuoso delle risorse europee. Anche le potenziali soglie per le flotte aziendali dovrebbero, a nostro avviso, basarsi esclusivamente sui requisiti di contenuto locale, per enfatizzare il valore aggiunto dell'UE.

Proponiamo di adottare una definizione operativa e armonizzata di “made in EU”, basata sulle attività di R&S/industrializzazione e assemblaggio finale nell'UE (incluso UK) e una quota di componentistica europea di primo livello (batteria esclusa) pari ad almeno il 70% del valore ex-works; a ciò potrebbe affiancarsi una premialità addizionale e graduale per batterie “made in EU”.

Contestualmente alla definizione e valorizzazione delle produzioni made in EU, al fine di conseguire la reale decarbonizzazione del trasporto su gomma è imprescindibile avviare un piano europeo di rinnovo del parco circolante europeo attraverso un piano di incentivi legati al requisito del local content.

Una tale iniziativa consentirebbe di superare parzialmente l'approccio parziale che impone pesanti obblighi sui costruttori per i nuovi veicoli tralasciando completamente il fatto che un'efficiente riduzione di CO2 del trasporto su gomma potrà essere conseguita unicamente intervenendo anche sullo svecchiamento del parco veicoli circolante, avente età media di circa 12 anni.

Il Piano, da realizzare attraverso azioni di incentivazione, non necessariamente di natura monetaria diretta, ma anche indiretta, per i veicoli a zero emissioni, intesi come i veicoli elettrici e *fuel cell* ma anche i veicoli alimentati esclusivamente da *Carbon Neutral Fuels*, secondo una logica di piena neutralità tecnologica, farebbe sì che la transizione possa avvenire in modo naturale, trainata dall'aumento della domanda da parte di cittadini, imprese ed enti pubblici, piuttosto che da vincoli normativi *policy driven*.

In questo contesto, inoltre, riveste un ruolo fondamentale la corretta e capillare diffusione delle infrastrutture di rifornimento dei carburanti alternativi; in particolare saranno importanti la ricarica elettrica in tutti gli ambiti (domestico, aziendale e pubblico), nonché l'adeguamento della rete, sviluppata tenendo conto di tutte le tecnologie già oggi disponibili, capaci di generare vantaggi concreti per il mercato e ridurre i costi complessivi per i consumatori (es. Vehicle to Grid). Infatti, la creazione di un contesto favorevole alla elettrificazione delle flotte aziendali passa anche dalla capacità di soddisfare la domanda elettrica e quindi sia le stazioni di ricarica che l'infrastruttura elettrica devono essere considerati elementi fondamentali nello scenario di incentivazione.





#### **d. Standard CO2 veicoli pesanti**

Con riferimento alla modifica mirata all'adozione di flessibilità in relazione alle sanzioni per i costruttori di veicoli pesanti, auspichiamo che la proposta della Commissione europea possa essere adottata senza modifiche già nelle prossime settimane con procedura d'urgenza da Consiglio dell'Ue e Parlamento.

# 1. Premessa

La Commissione europea ha pubblicato martedì 16 dicembre un pacchetto automotive, che si articola in **5 proposte**: (1) la revisione degli standard di emissione di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri, (2) un regolamento sulle flotte aziendali, (3) un emendamento mirato al regolamento sugli standard di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, (4) un omnibus automotive, e (5) una strategia sulla produzione delle batterie in Europa.

Si tratta di un pacchetto annunciato dalla Presidente Von der Leyen a fine ottobre, la cui negoziazione all'interno della Commissione è stata fin dalle prime fasi altamente divisiva, comportando un ritardo di due settimane rispetto a quanto inizialmente annunciato. Anche a livello politico, all'interno del Collegio dei Commissari e in tutte le precedenti fasi di negoziazione a livello tecnico/politico in Commissione, non è stato facile trovare un compromesso tra le ambizioni di revisione e smantellamento ideologico, da un lato, e la volontà di preservare uno dei pilastri del Green Deal europeo, dall'altro.

Lo scenario politico di partenza era particolarmente complesso anche alla luce delle enormi pressioni che alcuni Stati membri, a partire da Italia, Germania, Francia e Spagna, hanno fatto verso la Commissione, sia con un intento di revisione dell'impianto attuale, nel caso dei primi due, sia con una logica conservativa, nel caso di Francia e Spagna.

Il risultato finale sembra lasciare ampio margine ai colegislatori, ed in particolare al Consiglio dell'Ue, includendo tutte le istanze del settore, ma circoscrivendone l'impatto. Emblema di questo approccio è l'apertura all'immatricolazione di motori endotermici puri anche dopo il 2035, ma nel rispetto di un target di riduzione delle emissioni allo scarico comunque alto (90%), e di un obbligo di compensazione del resto delle emissioni (10%).

## 2. Revisione degli standard di emissione di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri (UE) 2019/631

### 2.1 Introduzione

Nell'ambito delle politiche europee per il clima e l'energia, la **decarbonizzazione dei trasporti su strada** rappresenta da sempre un pilastro portante per la riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra. In questo contesto si inserisce il **Regolamento (UE) 2019/631** adottato nell'ambito della **Strategia europea per una mobilità a basse emissioni** del 2016, che fissava standard vincolanti di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nuovi. Tale regolamento ha costituito una delle basi legislative su cui si è innestato il Green Deal europeo del 2019. Questo settore, infatti, era stato inquadrato dalla Commissione europea come uno dei **principali responsabili delle emissioni climalteranti** in Europa, e la sua transizione verso forme di mobilità sostenibile, attraverso l'elettrificazione dei veicoli, sembrava essenziale per conseguire gli obiettivi ambientali e climatici dell'Unione.

Il regolamento (UE) 2019/631 cd. Target CO<sub>2</sub> Car and van è stato successivamente modificato nell'ambito del mega- pacchetto green **"Fit for 55"**, volto a rendere più ambiziosi gli obiettivi di decarbonizzazione europei. Nel 2023, quindi, sono stati modificati i target prevedendo una riduzione del 55% per le autovetture e del 50% per i veicoli commerciali leggeri entro il 2030, e un obiettivo del 100% di riduzione a partire dal 2035, ossia il cd. **"ban" del motore a combustione**, lasciando invece invariato il target di riduzione del 15% delle emissioni medie di auto e furgoni entro il 2025. Lo stesso testo prevedeva una revisione nel 2026, momento in cui la Commissione avrebbe dovuto verificare gli effetti della normativa su mercato, tecnologia e industria, al fine di confermare o modificare la traiettoria attuale. Tale revisione è stata anticipata al 2025, anche a causa delle enormi pressioni dell'industria, derivati dal conseguente aggravarsi della crisi dei settori coinvolti, e del crescente movimento a livello europeo volto a rimettere mano all'intero impianto normativo, iniziato già nel 2024, anno successivo all'approvazione degli standard.

### 2.2 Contenuti della proposta

La proposta di revisione del **Regolamento (UE) 2019/631** segna un **cambio di impostazione rispetto all'architettura originaria del "ban" al motore endotermico approvato nel 2023 senza tuttavia superare l'approccio tailpipe**: il target di riduzione delle emissioni allo scarico per autovetture e veicoli commerciali leggeri viene infatti abbassato dal 100% al 90%. Se confermato, attraverso questo abbassamento del target,

veicoli ibridi plug-in, modelli con range extender, ibridi leggeri e, più in generale, veicoli a combustione interna non verrebbero più esclusi a priori dal mercato dei veicoli nuovi post-2035.

Tuttavia, tale apertura è subordinata a un **meccanismo di compensazione stringente**: il 10% residuo di emissioni dei nuovi veicoli dovrà essere integralmente compensato tramite: (i) crediti legati all'uso di **acciaio a basse emissioni di carbonio prodotto nell'Unione europea**, entro un tetto massimo del 7%, e/o (ii) tramite l'impiego di **carburanti rinnovabili sostenibili**, con un contributo massimo del 3%.

In questo modo, la Commissione risponde alle istanze industriali di maggiore neutralità tecnologica e di riconoscimento del ruolo di soluzioni transitorie, ma lo fa a partire dal 2035, ed entro confini quantitativi ben definiti e minimali, volti a preservare il segnale di investimento verso la mobilità a zero emissioni e a evitare una diluizione dell'obiettivo di neutralità climatica al 2050.

Nel periodo di transizione fino al 2035, il regolamento introduce **tre leve di flessibilità** sulla strategia di *compliance* dei costruttori. In primo luogo, viene previsto un **sistema di supercrediti** per le **piccole auto elettriche prodotte nell'UE**, con l'obiettivo esplicito di incentivare l'offerta di veicoli elettrici a prezzi accessibili e rafforzare al contempo la base industriale europea. Ogni veicolo elettrico di piccole dimensioni "made in EU" immatricolato fino al 2034 verrà conteggiato come 1,3 veicoli a zero emissioni nel calcolo delle emissioni medie di flotta, amplificando il contributo di questo segmento al rispetto dei target.

In secondo luogo, viene introdotta una **flessibilità temporale sul raggiungimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni al 2030** per autovetture e van: la conformità, così come per il target 2025, sarà valutata su base media triennale 2030–2032.

In terzo luogo, per i **veicoli commerciali leggeri** il target di riduzione delle emissioni al 2030 viene rivisto al ribasso, passando dal 50% al **40%** rispetto ai livelli del 2021, riconoscendo esplicitamente le maggiori difficoltà tecniche e operative di elettrificazione di questo segmento, caratterizzato da specifici vincoli di autonomia, carico utile e costo totale di esercizio.

Accanto alla revisione degli standard di CO<sub>2</sub>, la proposta interviene in modo sostanziale anche sul quadro dell'informazione ai consumatori, superando l'impianto della Direttiva 1999/94/CE e integrando le regole sull'etichettatura direttamente nel Regolamento. **L'etichetta viene aggiornata** per riflettere l'evoluzione tecnologica del mercato, includendo **nuove informazioni rilevanti per i veicoli elettrici e ibridi plug-in**, come il consumo elettrico, l'autonomia in modalità elettrica e la classe di emissioni di CO<sub>2</sub> su scala armonizzata.

Inoltre, **l'obbligo di etichettatura viene esteso ai veicoli commerciali leggeri e ai veicoli usati venduti da operatori professionali**, con l'obiettivo di colmare una lacuna informativa rilevante e rafforzare la trasparenza lungo l'intero ciclo di vita del veicolo.

Il nuovo sistema è supportato da una **banca dati europea digitale dei modelli**, che sostituisce gli strumenti cartacei nazionali e consente confronti standardizzati tra veicoli, rafforzando il ruolo della domanda informata come leva complementare alla regolazione dell'offerta.

## 2.3 Valutazioni di Confindustria

### a. Neutralità tecnologica

Confindustria accoglie con favore il fatto che la proposta di revisione del Regolamento sulla CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri introduca un **primo riconoscimento del principio di neutralità tecnologica**, riconoscendo, anche se parzialmente, il ruolo dei carburanti rinnovabili sostenibili, e dell'acciaio a basse emissioni "Made in the EU" a partire dal 2035. Questo approccio apre, a livello normativo, la possibilità di continuare a immatricolare veicoli ibridi plug-in (PHEV), veicoli elettrici con *range extender* e veicoli con motore a combustione interna anche dopo il 2035.

La sostenibilità della transizione dell'automotive è inscindibile dalla **transizione delle filiere coinvolte**, che richiede **gradualità, neutralità tecnologica reale** e un quadro normativo **coerente e stabile**. Tuttavia, Confindustria osserva che **l'integrazione del principio di neutralità tecnologica rappresenti un'apertura formale più che sostanziale, che non deriva da una reale modifica dell'approccio "tailpipe", e dall'impatto estremamente circoscritto**. La possibilità di compensare le emissioni tramite carburanti rinnovabili sostenibili e acciaio verde europeo è infatti prevista solo dopo il 2035 e limitata al 10% dell'obiettivo di riduzione delle emissioni di ciascun costruttore, il che significa che il 90% della conformità continua a basarsi esclusivamente sulle emissioni allo scarico, limitando enormemente il contributo che tali soluzioni apporterebbero alla riduzione delle emissioni del trasporto su strada già da oggi.

Considerando la media attuale delle immatricolazioni annue in Europa, e prendendo come esempio di tecnologia la sola categoria dei biocarburanti, emerge che il contributo ad essi attribuito è nettamente inferiore rispetto alla disponibilità del mercato odierno.

Infatti, nel caso delle automobili, la combinazione di target di riduzione delle emissioni al 2035 comporterebbe un limite di 11,5 g di CO<sub>2</sub>/km allo scarico (90%), e una compensazione di 3,45 g di CO<sub>2</sub>/km (3%) tramite i carburanti rinnovabili sostenibili, e 8,05 gr di CO<sub>2</sub>/km tramite acciaio low carbon "Made in the EU" (7%). Per la flotta dei van di nuova immatricolazione, invece, il limite massimo consentito dal 2035 sarà pari a 17,8 gCO<sub>2</sub>/km,

dei quali solo 5,34 gCO<sub>2</sub>/km derivanti dall'immissione in consumo di carburanti rinnovabili sostenibili.

Alla luce di questi dati, è evidente che basterebbero meno di 4 Mton di biocarburante (es. HVO o biodiesel), quantitativo largamente inferiore ai consumi attuali di biocarburanti in Europa, per superare il massimo della compensazione per categoria: con tale quantitativo si otterrebbe un credito di 3,72 gr di CO<sub>2</sub>/Km per le auto, a fronte di un tetto di 3,45 gr di CO<sub>2</sub>/Km di compensazione massima<sup>5</sup>, e oppure un credito di 5,5 gr di CO<sub>2</sub>/Km per i van, a fronte di un massimo di 5,34 gr di CO<sub>2</sub>/Km di compensazione massima per i van<sup>6</sup>.

Si tratta pertanto di un cap molto stringente, che, non lascia ai costruttori la possibilità di sviluppare le tecnologie a combustione interna, come ad esempio gli ibridi plug-in, i range estender o gli utilizzi in esclusiva di biocarburanti ed e-fuels. Infatti, considerando una media di nuove immatricolazioni di 10 milioni di veicoli, sarebbe possibile immatricolare circa 3,3 milioni di veicoli ibridi con motore endotermico solo se questi presentassero un'emissione specifica pari a 25 gr di CO<sub>2</sub>/km. Questo valore è al momento presente solo in un numero altamente limitato di modelli, e sarà drasticamente alterato dall'inasprimento dei parametri omologativi dell'Utility Factor dei veicoli plug-in, che incrementeranno le loro emissioni dal 2028. Secondo il combinato disposto della disciplina attuale: il target emissivo, le modalità di compensazioni proposte e la modifica dell'Utility Factor, le immatricolazioni massime di veicoli con motore a combustione interna risulteranno estremamente più contenute, e pari a circa 1,5 milioni (considerando di arrivare al 10% pieno di compensazione).

Ne risulta, pertanto, che la soglia del 10% proposta dalla Commissione europea, essendo eccessivamente restrittiva, non consente a nostro avviso la valorizzazione del potenziale contributo di queste tecnologie alla decarbonizzazione del settore e, in ultima analisi, non garantisce un approccio realmente neutrale dal punto di vista tecnologico. Inoltre, prevedere solo delle mere soglie di flessibilità, senza introdurre reali incentivi per lo sviluppo di

---

<sup>5</sup> Per le auto, utilizzando a titolo di esempio, i seguenti dati: *Q<sub>fuel</sub>*: 4,0 Mton di HVO pari a 176\*10<sup>9</sup> MJ; *GHG Saving*: 84,5 g/MJ è il risparmio di CO<sub>2</sub> relativo ad un GHG saving del 90%; *Fossil Fuels comparator*: 94,0 g/MJ; *fuelsharecars*: 60% auto; *newcars*: 10 milioni di nuove immatricolazioni di auto in Europa; *mileage*: 240.000 km.

**Fuel credits =  $176 \cdot 10^9 \cdot 84,5 \cdot 0,6 / (10 \cdot 10^6 \cdot 240.000) = 3,72 \text{ gCO}_2/\text{km}$ .**

<sup>6</sup> Per i van, utilizzando a titolo di esempio, i seguenti dati: *Q<sub>fuel</sub>*: 4,0 Mton di HVO pari a 176\*10<sup>9</sup> MJ; *GHG Saving*: 84,5 g/MJ è il risparmio di CO<sub>2</sub> relativo ad un GHG saving del 90%; *Fossil Fuels comparator*: 94,0 g/MJ; *fuelsharecars*: 20% van; *newcars*: 1,8 milioni di nuove immatricolazioni di van in Europa; *mileage*: 300.000 km. Risultato:

**Fuel credits =  $176 \cdot 10^9 \cdot 84,5 \cdot 0,2 / (1,8 \cdot 10^6 \cdot 300.000) = 5,5 \text{ gCO}_2/\text{km}$**

tecnologie alternative, impedisce lo sviluppo di sinergie tra le industrie dell'automotive e dei fuel rinnovabili, privando l'industria europea di una grande opportunità di sviluppo.

Pertanto, **Confindustria chiede con forza una reale valorizzazione del ruolo e dell'impatto di queste soluzioni tecnologicamente neutrali**. Di seguito, alcune proposte concrete:

- Riconoscere già a partire dall'entrata in vigore del Regolamento, e non a partire dal 2035, il ruolo di tutti i carburanti *RED compliant* nella decarbonizzazione del trasporto su strada, altresì applicando il concetto di "zero rated" (i.e., emissioni nette nulle nella fase di combustione) previsto nell'ambito del Sistema EU ETS a tutti i carburanti sostenibili ai sensi degli articoli 29 e 30 della Direttiva 2023/2413;
- Introdurre una nuova classe di veicoli leggeri a emissioni zero (ZEV) che comprenda veicoli alimentati esclusivamente a "carbon neutral fuel", da riconoscere trasversalmente in tutta la legislazione pertinente dell'UE (Regolamento sugli standard di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri, il Regolamento Euro7 e la proposta di Regolamento Clean Corporate Vehicle), in coerenza con la disciplina REDIII ed ETS2. Tale modifica assicurerebbe la diversificazione tecnologica necessaria per costruire un sistema automotive resiliente, competitivo e in grado di adattarsi efficacemente a ogni futura evoluzione del contesto regolatorio, industriale ed energetico. Confindustria auspica, allo stesso tempo, che tale approccio possa essere preso in considerazione anche in fase di revisione del Regolamento sugli standard di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, attraverso la creazione di una classe di veicoli pesanti a zero emissioni alimentati esclusivamente a "carbon neutral fuel".

Strettamente connessi alla neutralità, Confindustria propone di rivedere i **target di riduzione delle emissioni prevedendo per le auto -75% al 2035 e per i veicoli commerciali leggeri -30% al 2030 e -75% al 2035**.

Inoltre, seppur al di fuori dell'ambito di applicazione di questo Regolamento, Confindustria sottolinea con forza la necessità di sospendere le modifiche all'Utility Factor dei veicoli ibridi Plug-In (PHEV), attualmente in corso nell'ambito della legislazione secondaria del Regolamento Euro 6bis e Euro 6e bis FCM. In tale ottica, chiediamo che l'inasprimento dell'Utility Factor previsto dal 2027 nell'ambito Euro 6e-bis-FCM sia sospeso e che la relativa disposizione sia compresa nell'Omnibus automotive.

Si evidenziano, infine, potenziali difficoltà da parte del comparto automotive di sfruttare i crediti derivanti dall'impiego di acciaio a basse emissioni in quanto variabile non pienamente controllabile dall'industria automotive e potenzialmente impattante sui costi dei soli veicoli con motore endotermico. Si propone di riconsiderare la disposizione in ottica di parità di

trattamento fra le diverse motorizzazioni e di favorire l'accesso a questi materiali da parte del settore. A questo scopo, potrebbe anche essere valutato anche un ampliamento ad altri materiali come le leghe leggere di alluminio derivanti da riciclo, la cui industria è sviluppata nell'Unione europea, ed in particolare in Italia.

#### **b. Flessibilità sul raggiungimento degli obiettivi**

Confindustria valuta **positivamente** le **misure di flessibilità** triennale introdotte dalla proposta con riferimento agli obiettivi al 2030, ma in considerazione dell'andamento del mercato e delle maggiori difficoltà di penetrazione dei veicoli commerciali leggeri a zero emissioni, sarebbe fondamentale che per questa categoria la flessibilità (meccanismo Banking & Borrowing) sia estesa a 5 anni (2025-2030 e 2030-2035) così come proposto per i veicoli pesanti. A tal proposito si sottolinea che l'orizzonte quinquennale dovrebbe essere articolato su periodi 2025–2029 e 2030–2034.

Infatti, nonostante Confindustria valuti in maniera favorevole, l'**abbassamento** dal 50% al 40% **dell'obiettivo di riduzione delle emissioni al 2030 per i veicoli commerciali leggeri** **questo non risulta in linea con i trend di mercato** la cui diffusione rimane significativamente al di sotto del livello necessario per il raggiungimento degli obiettivi (per le nuove immatricolazioni di van risulta 6.1% di elettrici nel 2024, e 11.2% nel 2025<sup>7</sup>). Ciò è direttamente correlato alle specifiche modalità di utilizzo di questo segmento prevalentemente professionale e alle attuali difficoltà nell'implementazione di soluzioni a zero emissioni in determinate applicazioni operative. Un'ulteriore riduzione di tale obiettivo di emissioni contribuirebbe a preservare la capacità di investimento dei costruttori europei e a garantire una transizione più graduale e sostenibile. **Confindustria, pertanto, propone un ulteriore abbassamento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni dei veicoli commerciali leggeri al 2030, suggerendo un target del -30%, e un conseguente abbassamento anche dell'obiettivo al 2035, che dovrebbe essere portato al -75% di emissioni di CO2.**

Confindustria accoglie con favore l'introduzione del **meccanismo dei supercrediti piccole auto elettriche prodotte** nell'Ue, e raccomanda che tale misura venga estesa anche oltre il 2034, e rafforzata nella sua portata. Auspichiamo, infatti, un **innalzamento del credito fino all'1,5** per ogni M1e. Confindustria propone, inoltre, di estendere un **meccanismo analogo ai veicoli commerciali leggeri**, attraverso un conteggio pari a 1,2 per ogni VCL

---

<sup>7</sup> Fonte ACEA: <https://www.acea.auto/cv-registrations/new-commercial-vehicle-registrations-vans-8-8-trucks-6-2-buses-7-5-in-2025/>



elettrico; 1,5 per ogni VCL elettrico “made in the EU”; 2 per veicoli N1e small/affordable fino a 5 metri. Chiediamo anche di includere nel perimetro della media i VCL BEV in piccola serie/omologazione individuale e tutti i VCL ZEV fino a 4,25 tonnellate.

### **c. Local content e rinnovo del parco con veicoli nuovi a zero emissioni made in EU**

Confindustria **accoglie con favore l'introduzione del criterio del “Made in the EU”** per quanto riguarda le e-car e auspica una rapida presentazione del relativo atto delegato da parte della Commissione europea, ma al contempo ricorda che un'ampia parte dell'industria automobilistica europea, ossia la catena del valore dei motori a combustione interna, risulta di fatto esclusa da tale criterio, e pertanto ancora pienamente soggetta al rischio di significativi impatti occupazionali negativi a livello regionale e lungo le reti di fornitura. In tal senso si auspica che un requisito di contenuto locale cd. “local content” possa essere previsto nel prossimo Industrial Accelerator Act (IAA), come elemento cardine per sostenere la produzione strategica europea della filiera automotive.

Inoltre, con riferimento all'obiettivo di riduzione delle emissioni al 2030 per le autovetture, l'esperienza maturata con l'obiettivo di riduzione del 15% al 2025, che ha richiesto il ricorso a meccanismi di flessibilità, dimostra che l'attuale livello di ambizione per le autovetture rischia di superare le realtà di mercato e industriali. Sebbene l'introduzione dei supercrediti e della flessibilità triennale per l'obiettivo 2030 sia accolta positivamente, tali strumenti da soli non sono sufficienti ad affrontare le sfide strutturali del settore. In questo contesto, **Confindustria auspica che anche l'obiettivo di riduzione delle emissioni al 2030 per le autovetture venga rivisto, al fine di garantire una transizione più inclusiva, realistica e socialmente sostenibile per l'ecosistema automobilistico europeo.** Inoltre, sarebbe necessaria l'istituzione di fondi dedicati alla transizione della filiera Tier-1, combinando sostegno agli investimenti produttivi, ammortamenti accelerati e incentivi alla R&S.

Contestualmente, si auspica la creazione di adeguate condizioni di mercato affinché la transizione possa avvenire compatibilmente con le dinamiche del mercato, a partire dalla domanda da parte di cittadini, imprese ed enti pubblici. Contestualmente alla definizione e valorizzazione delle produzioni made in EU, al fine di conseguire la reale decarbonizzazione del trasporto su gomma è infatti imprescindibile avviare un piano europeo di rinnovo del parco circolante europeo attraverso un piano di incentivi legati al requisito del *local content*. Una tale iniziativa consentirebbe di superare parzialmente l'approccio parziale che impone pesanti obblighi sui costruttori per i nuovi veicoli tralasciando completamente il fatto che un'efficiente riduzione di CO2 del trasporto su gomma potrà essere conseguita unicamente intervenendo anche sullo svecchiamento del parco veicoli circolante, avente età media di circa 12 anni.

Suggeriamo, a questo proposito, la considerazione di azioni di incentivazione, non necessariamente di natura monetaria diretta, in grado di favorire l'adozione volontaria di veicoli elettrici e *fuel cell* ma anche i veicoli alimentati esclusivamente da *Carbon Neutral Fuels*, secondo una logica di piena neutralità tecnologica.

In questo contesto, riveste un ruolo fondamentale la corretta e capillare diffusione delle infrastrutture di ricarica in tutti gli ambiti (domestico, aziendale e pubblico), nonché l'adeguamento della rete elettrica, sviluppata tenendo conto di tutte le tecnologie già oggi disponibili, capaci di generare vantaggi concreti per il mercato e ridurre i costi per i consumatori finali (es. Vehicle to Grid).

Infine, non va tralasciato il supporto alla rete dei dealer attraverso programmi di formazione, standard per il mercato dell'usato elettrico (certificazione dello stato di salute della batteria) e incentivi integrati veicolo-energia.

#### **d. Prevedibilità e coerenza normativa**

Dal punto di vista della coerenza normativa, Confindustria accoglie con favore l'inserimento **dei carburanti rinnovabili sostenibili e dell'acciaio low carbon europeo all'interno dello schema legislativo**. Se finora il quadro normativo si era basato esclusivamente sulle emissioni allo scarico, la proposta ora incorpora (seppur in maniera indiretta e parziale) i risparmi di emissioni legati ai biocarburanti ed e-fuel e all'acciaio low carbon europeo. Nonostante ciò, rappresenti un primo passo verso un approccio metodologico più ampio e comprensivo, Confindustria ritiene che **tale apertura sia ancora troppo limitata**. Il riconoscimento del ruolo dei carburanti rinnovabili sostenibili introduce infatti solo una prospettiva parziale "well-to-wheel", poiché la metodologia dovrebbe tenere conto anche delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle fonti energetiche utilizzate per la ricarica delle batterie dei veicoli elettrici. In assenza di una copertura così completa, l'attuale quadro normativo rischia di fornire una rappresentazione fuorviante dell'impatto climatico reale delle diverse tecnologie.

Non concordiamo, poi, con l'ipotesi di revisioni quinquennali post-2035 che rischia di creare una normativa ingessata non in grado di recepire le evoluzioni tecnologiche del settore e propone di mantenere una revisione periodica con cadenza biennale.

Sul versante dei meccanismi di compliance, suggeriamo di ampliare le opzioni di pooling (anche tra costruttori di autovetture e VCL) e di consentire l'accesso al pooling anche ai piccoli costruttori beneficiari di deroghe.

Inoltre, per i piccoli costruttori (*small-volume manufacturers*), Confindustria propone la possibilità di negoziare target alternativi anche oltre il 2035, e di rinegoziare la deroga in

corso di applicazione. Sul punto si evidenzia poi l'opportunità per i veicoli ad alte prestazioni tipicamente prodotti dai piccoli costruttori, caratterizzati da particolari specificità e limitato utilizzo, di individuare un **valore di “average lifetime mileage”** inferiore a quello previsto oggi pari a **240.000 km per tutte le tipologie di mezzi**.

## 3. Proposta di Regolamento sulle flotte aziendali

### 3.1 Introduzione

Nell'ambito della decarbonizzazione del trasporto stradale, la Commissione europea ha pubblicato, lo scorso 16 dicembre, una seconda proposta legislativa volta a promuovere la decarbonizzazione di auto e van aziendali, che rappresentano rispettivamente il 60% e il 90% delle immatricolazioni europee.

L'ipotesi di questa proposta era stata, nel corso degli ultimi mesi, altamente criticata dai governi italiano e tedesco, che auspicavano un'impostazione basata su incentivi e linee guida comuni, e non su obblighi uniformi e vincolanti, per evitare impatti sproporzionati su imprese.

Forte e ampia è stata la disapprovazione arrivata, in ambito italiano ed europeo, dalle principali Associazioni di imprese del trasporto merci e degli operatori logistici riguardo all'eventuale introduzione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali.

In questo contesto, è stata presentata la proposta dalla Commissione sulle flotte aziendali il cui perimetro applicativo, rispetto alle ipotesi iniziali, è stato circoscritto alle grandi imprese, ai veicoli leggeri, e gli obiettivi fissati dalla Commissione sono diversificati sulla base delle specificità degli Stati membri, e sono fissati a livello di Stato e non di singole aziende.

Confindustria esprime contrarietà a un'imposizione regolamentare di acquisti e la preferenza per raccomandazioni agli Stati membri accompagnate da misure premiali economiche e fiscali, collegate allo sviluppo delle infrastrutture. Si propone altresì per l'Italia, una rimodulazione dei target (autovetture: 40% al 2030 e 75% al 2035; VCL: 25% al 2030 e 65% al 2035), eliminando la quota obbligatoria di veicoli a zero emissioni.

### 3.2 Contenuti della proposta

La proposta di regolamento sulle flotte aziendali prevede che, a **partire dal 2030**, gli Stati membri dovranno garantire che una quota specifica di nuove autovetture e furgoni aziendali immatricolati da grandi imprese nei loro territori sia a zero o basse emissioni. Gli obiettivi nazionali sono **obbligatori e adattati alla situazione specifica di ogni Stato membro**, con un sotto-obiettivo minimo per i veicoli a zero emissioni. Nel caso dell'Italia, l'obiettivo

prevede che, a partire dal 2030, il 69% delle auto registrate da grandi imprese sul nostro territorio sia a zero o basse emissioni, con un 45% minimo di veicoli a zero emissioni e che il 40% dei van sia a zero o basse emissioni, e minimo il 36% a zero emissioni.

La definizione di veicolo a zero emissioni è rimandata al regolamento (UE) 2019/631, la cui proposta di revisione prevede un limite di 0 gr CO<sub>2</sub>/Km allo scarico, modificata rispetto al testo attuale che prevede invece un range di 0-50 gr CO<sub>2</sub>/Km allo scarico. Il fatto che le emissioni vengano calcolate esclusivamente allo scarico esclude qualunque tipo di compensazione tramite acciaio verde europeo o carburanti rinnovabili sostenibili.

Viene inoltre lasciata flessibilità alle autorità nazionali nella **scelta delle misure migliori per raggiungere gli obiettivi**, ma viene inserito un prerequisito per il quale, a partire dal 2028, il sostegno finanziario pubblico dovrà essere limitato ai **veicoli a zero o basse emissioni, e "Made in the EU"**.

### 3.3 Valutazioni di Confindustria

#### a. Revisione dei target

Confindustria ritiene che, per accelerare la diffusione di veicoli aziendali più sostenibili, sia necessario guardare ad un **quadro nazionale e volontario, basato su incentivi piuttosto che su misure obbligatorie per le flotte**, che rischierebbero di creare enormi ripercussioni a livello economico per aziende e consumatori, nonché la creazione di ulteriori oneri amministrativi che non accelererebbero l'adozione dei veicoli a emissioni zero nel mercato dell'usato.

Confindustria non condivide pertanto la proposta della Commissione europea di introdurre obiettivi obbligatori per promuovere la decarbonizzazione delle flotte di veicoli utilizzati per lo svolgimento di attività economiche, in particolare per quelle utilizzate dalle imprese di autotrasporto merci per le quali il trasporto rappresenta il core business. Un settore già impegnato nel rinnovo ciclico delle flotte aziendali in chiave green le cui peculiarità operative, associate alle specifiche condizioni di mercato e infrastrutturali, rendono particolarmente complesso il percorso di decarbonizzazione.

Si ritiene altresì auspicabile che questi obiettivi fissati a livello di Stato Membro non si tramutino in obiettivi obbligatori per le imprese, che porterebbero ripercussioni economiche dirette.

Nel corso dell'iter legislativo è di fondamentale importanza modificare l'impostazione della proposta eliminando le quote obbligatorie e trasformando gli obiettivi vincolanti in raccomandazioni per gli Stati membri, abbassando contestualmente i target di riferimento

dal 2030 e 2035 per calibrarli meglio alle specificità nazionali e individuandoli in stretta connessione con lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e rifornimento. A questo proposito, Confindustria, in stretto coordinamento con il proprio Sistema associativo, propone target per le autovetture del 40% al 2030 e del 75% al 2035, e per i veicoli commerciali leggeri del 25% al 2030 e 65% al 2035, con un'eliminazione della quota obbligatoria di veicoli a zero emissioni.

## **b. Ambito di applicazione del regolamento**

Confindustria non condivide la proposta di introdurre obiettivi obbligatori per promuovere la decarbonizzazione delle flotte di veicoli utilizzati per lo svolgimento di attività economiche, in particolare per quelle utilizzate dalle imprese di autotrasporto merci per le quali il trasporto rappresenta il core business. Pur sostenendo l'obiettivo di accelerare la decarbonizzazione del trasporto merci, i dati attuali non risultano ancora rassicuranti, come dimostra il dibattito in corso sull'introduzione di flessibilità rispetto al target 2025. In tale contesto, Confindustria guarda con preoccupazione anche all'ipotesi di un possibile ampliamento dello scope del regolamento ai veicoli pesanti nel 2027, ritenendo necessario consolidare preventivamente le condizioni industriali e infrastrutturali.

In ogni caso, si richiamano anche in questo contesto le osservazioni sollevate con riferimento alla proposta sulla Revisione degli standard di emissione di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri. È necessario che sia **applicato, da un punto di vista sostanziale, il principio di neutralità tecnologica**. Tra i veicoli ammissibili per gli obblighi sulle flotte aziendali, ogni Stato Membro dovrà poter annoverare anche i **veicoli alimentati esclusivamente a “carbon neutral fuel”**, a riconoscimento della loro qualifica di “zero-rated” ai fini emissivi e quindi compresi nella definizione di *Zero Emission Vehicle*.

Limitare gli obiettivi nelle flotte aziendali a specifiche tecnologie rischia di alterare il funzionamento del mercato interno, indebolire la certezza degli investimenti e la competitività industriale, oltre a ridurre l'efficacia complessiva della transizione energetica. Considerato il peso strategico delle flotte nel rinnovo del parco circolante, limitarne le opzioni tecnologiche può creare dipendenze strutturali e costi maggiori per imprese e cittadini.

Al contempo, appare necessario garantire maggiore chiarezza nella definizione dei soggetti tenuti al rispetto degli obiettivi previsti dal regolamento, evitando interpretazioni estensive che possano determinare effetti distorsivi. In particolare, le società di noleggio a breve termine (*rent a car*), che acquistano veicoli destinati prevalentemente alla clientela turistica e business, e non per esigenze di mobilità aziendale in senso stretto, non dovrebbero essere incluse nel perimetro delle quote obbligatorie previste per le flotte aziendali.

### c. Misure di incentivo

Una strategia di decarbonizzazione credibile dovrebbe essere inclusiva, neutrale dal punto di vista tecnologico e basata su criteri di performance ambientale e condizioni di mercato reali. L'attuale proposta di Regolamento sui Veicoli Aziendali Puliti non soddisfa tali requisiti e richiede un'ampia revisione. Si raccomanda quindi di puntare sulle condizioni abilitanti che consentano agli operatori di flotte di scegliere il percorso di decarbonizzazione più adatto alle proprie esigenze.

È inoltre essenziale che permanga un margine di flessibilità per le autorità nazionali nella selezione degli strumenti più idonei per il raggiungimento degli obiettivi raccomandati, al fine di evitare un approccio uniforme e rigido a livello europeo, in linea con le istanze finora avanzate da Confindustria.

Allo stesso tempo, però, è essenziale riconoscere il ruolo chiave delle leve fiscali nazionali quali strumenti prioritari per orientare le scelte delle imprese, che Confindustria propone di rafforzare nel testo, in coerenza con le specificità dei diversi contesti economici e di mercato.

### d. Local content

Confindustria valuta positivamente l'inclusione, all'interno della proposta di Regolamento sulle flotte aziendali, di un riferimento esplicito al requisito del **"Made in the EU"** quale condizione necessaria per l'accesso agli incentivi statali per l'acquisto di veicoli aziendali a partire dal 2028. Tale impostazione rappresenta un primo riconoscimento della necessità di salvaguardare la competitività dell'industria europea e della filiera della componentistica, nonché di garantire un utilizzo più virtuoso delle risorse pubbliche e dei fondi europei.

In coerenza con quanto sopra, proponiamo una definizione armonizzata di veicolo "made in EU" che includa R&S/industrializzazione e assemblaggio finale nell'UE (incluso UK) e componentistica europea (batteria esclusa)  $\geq 70\%$  del valore ex-works, con eventuale premialità graduale per batterie "made in EU". Inoltre, in considerazione dei volumi produttivi ridotti dei piccoli costruttori di veicoli commerciali, si propone di escluderli dai parametri di "local content".

Tuttavia, Confindustria rileva come il recepimento del principio di **local content** risulti ancora **parziale e circoscritto**. In particolare, la misura è limitata al perimetro degli incentivi e non introduce soglie chiare e strutturali di contenuto locale, né estende tale approccio in modo sistematico agli appalti pubblici o ad altri strumenti di sostegno alla domanda. Resta pertanto prioritaria, per Confindustria, la necessità di rafforzare questo impianto nel corso del

negoziato, affinché il requisito del contenuto europeo diventi un elemento centrale delle politiche industriali e di decarbonizzazione del settore automotive.

Si raccomanda infine di includere negli strumenti di sostegno alla domanda tutto ciò che riguarda l'infrastruttura di ricarica, non solo la parte di ricarica diretta ma anche tutto l'ecosistema elettrico connesso alla rete che riveste un ruolo strategicamente fondamentale.



## 4. Automotive Omnibus

### 4.1 Introduzione

Nel quadro dell'**Automotive Omnibus**, la Commissione europea intende ridurre gli oneri amministrativi e i costi per i costruttori europei, rafforzandone la competitività globale e liberando risorse per la decarbonizzazione. Il pacchetto mira, inoltre, a semplificare la legislazione secondaria, razionalizzare le procedure di omologazione per furgoni e camion e sostenere la diffusione dei veicoli elettrici nel trasporto nazionale, mantenendo elevati standard ambientali e di sicurezza.

### 4.2 Proposte di Confindustria

Confindustria sottolinea con forza la necessità di sospendere le modifiche all'Utility Factor dei veicoli ibridi Plug-In (PHEV), attualmente in corso nell'ambito della legislazione secondaria del Regolamento Euro 6bis e Euro 6e bis FCM. In tale ottica, chiediamo che l'inasprimento dell'Utility Factor previsto dal 2027 nell'ambito Euro 6e-bis-FCM sia sospeso e che la relativa disposizione sia compresa nell'Omnibus automotive.

In coerenza con le proposte di semplificazione previste nel pacchetto per i veicoli commerciali elettrici N2 che eccedono i 3.500 kg, ma non superano i 4.250 kg, , si propone un intervento di modifica anche sulla **Direttiva 2019/1161/UE (Clean Vehicles Directive)**, che impone alle stazioni appaltanti di rispettare obiettivi minimi di acquisto di veicoli "puliti", distinguendo tra veicoli leggeri (M1, M2, N1) e pesanti (M3, N2, N3), e che dal 1° gennaio 2026 richiederà per i veicoli leggeri N1 una soglia di emissioni pari a 0 g CO<sub>2</sub>/km. Una modifica mirata della Direttiva potrebbe consentire alle stazioni appaltanti, come per i costruttori di veicoli, di includere nel computo degli obiettivi per i veicoli leggeri puliti i veicoli elettrici di categoria N2 con massa fino a 4,25 tonnellate (guidabili con patente B) e allargare il soddisfacimento dell'obbligo a tutti i veicoli alimentati esclusivamente con "carbon neutral fuel" in un'ottica di neutralità tecnologica.

## 5. Battery Booster Strategy

### 5.1 Introduzione

La **Battery Booster Strategy** della Commissione europea costituisce una tappa chiave per rafforzare la catena del valore delle batterie nell'UE, sostenendo la produzione su larga scala e la resilienza industriale. La comunicazione evidenzia che la capacità di produzione di batterie nell'Unione è cresciuta da **1 GWh nel 2017 a oltre 200 GWh oggi**, con investimenti di circa **33 miliardi di euro in impianti produttivi**; tuttavia, la forte competizione globale e le dipendenze strategiche richiedono ulteriori interventi. Per favorire il potenziamento della produzione e della catena di fornitura, la strategia prevede una **Battery Booster Facility che mobilita 1,5 miliardi di euro** in prestiti agevolati per i produttori di celle, insieme a ulteriori **circa 300 milioni di euro di sostegno per progetti legati alle materie prime critiche** (come litio, cobalto, nichel, manganese e grafite). L'azione si inserisce in un più ampio pacchetto di strumenti per accelerare la transizione verso una catena del valore delle batterie più competitiva, resiliente e sostenibile in Europa.

### 5.2 Proposta di Confindustria

Confindustria sostiene la creazione di una catena del valore intra-UE per il riciclo delle batterie, quale leva strategica per ridurre le dipendenze esterne e rafforzare la competitività industriale europea. Tuttavia, nonostante target ambiziosi e investimenti previsti, la costruzione di una filiera europea resta limitata dall'assenza di una domanda interna stabile per i materiali riciclati, che impedisce la formazione di un business case sostenibile.

Alla luce di queste criticità, accogliamo con favore il divieto di esportazione della black mass verso Paesi non-OCSE. Tuttavia, gli obblighi di contenuto minimo e riciclo già previsti dal Regolamento Batterie, dal Critical Raw Materials Act e da altri strumenti non risultano sufficienti in assenza di un mercato europeo integrato. A questo si aggiungono pratiche di dumping e abusi di posizione dominante. Secondo stime di mercato, la Cina controlla circa il 70–80 % della capacità globale di riciclo delle batterie, che tratta una quota rilevante delle batterie europee a fine vita e re-immette i materiali recuperati nel Mercato unico.

È pertanto necessario affiancare agli investimenti in capacità di riciclo misure strutturali di sostegno alla domanda, anche pubblica, e restrizioni all'import di prodotti ottenuti mediante dumping o distorsioni commerciali, al fine di creare una domanda europea stabile per i materiali riciclati e garantire certezza agli investitori.