



Pacchetto "Pronti per il 55%": la revisione dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli

Dossier n° 60 -
15 febbraio 2022

Tipo e numero atto	<i>Proposta di Regolamento che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima - COM(2021)556</i>
Data di adozione	<i>14 luglio 2021</i>
Base giuridica	<i>Art. 192 TFUE</i>
Settori di intervento	<i>Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra; qualità dell'aria; lotta contro l'inquinamento; automobili; veicoli industriali; norme ambientali</i>
Assegnazione	<i>VIII Commissione Ambiente e IX Commissione Trasporti 14 settembre 2021</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Sì</i>

Finalità/Motivazione

Il 14 luglio 2021 la Commissione europea ha presentato il pacchetto denominato "Pronti per il 55%" ("*Fit for 55%*"), volto ad allineare la normativa dell'UE agli obiettivi vincolanti fissati dal regolamento europeo sul clima ([2021/1119/UE](#)), che prevede una **riduzione delle emissioni di gas a effetto serra** di almeno il **55% entro il 2030**, come premessa per la **neutralità climatica** entro il **2050**.

La proposta della Commissione([COM\(2021\)556](#)), che è volta a modificare il regolamento [UE 2019/631](#) per ridurre le emissioni di CO2 di auto e veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione, prevede che **dal 2030 le nuove auto** debbano **ridurre** le proprie **emissioni** (rispetto ai livelli attuali) del **55%** e i veicoli commerciali leggeri del 50%. **Dal 2035** potranno essere **immessi in circolazione solo auto e veicoli commerciali leggeri nuovi a emissioni zero**.

In conseguenza della fissazione di obiettivi più ambiziosi rispetto a quelli attuali, si prevede **dal 2030 la soppressione** dell'attuale **meccanismo di incentivazione** per la diffusione dei veicoli a basse emissioni o emissioni zero e della possibilità di negoziare una **deroga per i piccoli costruttori** (che producono da 1.000 a 10.000 autovetture o da 1.000 a 22.000 veicoli commerciali leggeri nuovi).

Come indicato nella comunicazione dal titolo "[Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l'Europa](#)" (Piano per l'obiettivo climatico 2030), i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri sono ritenuti un fattore fondamentale per la riduzione delle emissioni nel settore, al fine di garantire un parco veicoli moderni ed innovativi, comprese le auto elettriche.

Con tale iniziativa la Commissione europea, oltre a **contribuire agli obiettivi climatici per il 2030 e il 2050** riducendo le emissioni di CO₂ dei veicoli, intende promuovere una **maggiore diffusione dei veicoli a emissioni zero**, di cui dovrebbero beneficiare cittadini e consumatori, nel contempo stimolando **l'innovazione in tali tecnologie** nel settore automobilistico.

I livelli di prestazione in materia di emissioni dei nuovi veicoli

Nella valutazione di impatto ([SWD\(2021\)613](#)) che accompagna la proposta di regolamento si segnala che il **trasporto su strada** rappresenta quasi il **20%** delle **emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE** ed è **aumentato** in modo significativo **dal 1990**, con ripercussioni sulla qualità dell'aria che hanno indotto un crescente numero di città europee a limitare l'accesso ai veicoli a combustione interna in alcune aree.

In Italia, secondo i dati raccolti da [Ispra](#), il trasporto su strada ha registrato nel 2019 rispetto al 1990 un **incremento delle emissioni** di gas serra del **3,9%**, rappresentando il 92,6% delle emissioni di CO₂ dell'intero settore dei trasporti, che a sua volta incide per il 23,4% sulle emissioni nazionali totali di CO₂ equivalente.

Al fine di ridurre le emissioni di CO₂ nel settore del trasporto stradale, il regolamento UE [443/2009](#), non più in vigore, ha definito i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle auto di nuova immatricolazione, fissando obiettivi di 130 grammi di CO₂ per chilometro (g CO₂/km) e, a decorrere dal 2020, di 95 g CO₂/km per le emissioni medie delle autovetture nuove, nonché obiettivi di emissione di CO₂ specifici per ciascun produttore (o *pool* di produttori).

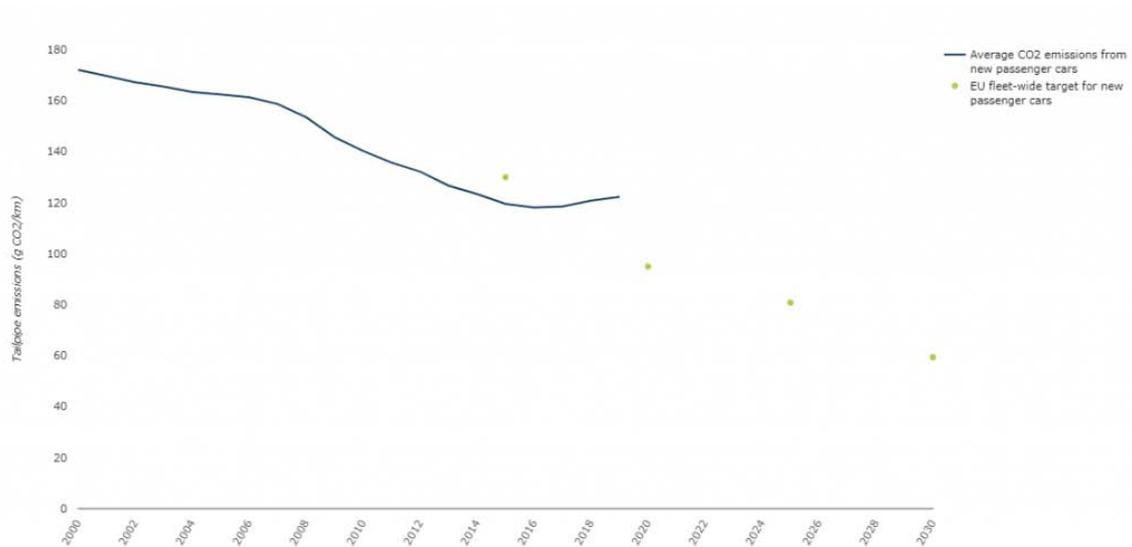
La normativa è stata abrogata dal **vigente regolamento UE [2019/631](#)**, che ha fissato nuovi obiettivi per il 2025 e il 2030 (per le emissioni medie del parco di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi, -15% rispetto ai livelli di emissione del 2021 dal 2025 e - 37,5% dal 2030) e che la Commissione propone di rivedere per aumentare ulteriormente il livello di riduzione delle emissioni fino ad arrivare nel 2035 a immatricolare esclusivamente veicoli a emissioni zero.

I dati dell'**Agenzia europea dell'Ambiente** (pubblicati il 18 novembre 2021) evidenziano che dopo un calo costante tra il 2010 e il 2016, le emissioni medie delle autovetture nuove sono tornate ad **aumentare** negli anni 2017, 2018 e 2019, attestandosi in quell'anno a 122,3 grammi di CO₂ per chilometro, ossia a un livello inferiore all'obiettivo di 130 g CO₂/km fissato per quel periodo, ma superiore all'obiettivo di 95 grammi di CO₂ per chilometro fissato dal 2020.

Tra le ragioni alla base della crescita delle emissioni l'incremento del segmento dei SUV (Sport Utility Vehicle) tra le nuove autovetture (38% delle nuove auto immatricolate nel 2019 in UE, Islanda, Norvegia e Regno Unito), nonché della massa media delle nuove auto convenzionali, SUV esclusi, di circa 22 kg dal 2018 al 2019.

Il grafico che segue rappresenta la curva dell'andamento delle emissioni e la traiettoria di riduzione delle emissioni (verde) prevista dalle politiche dell'UE fino al 2030. I dati sono riferiti all'UE, all'Islanda, alla Norvegia e al Regno Unito.

Emissioni medie di CO2 delle autovetture nuove

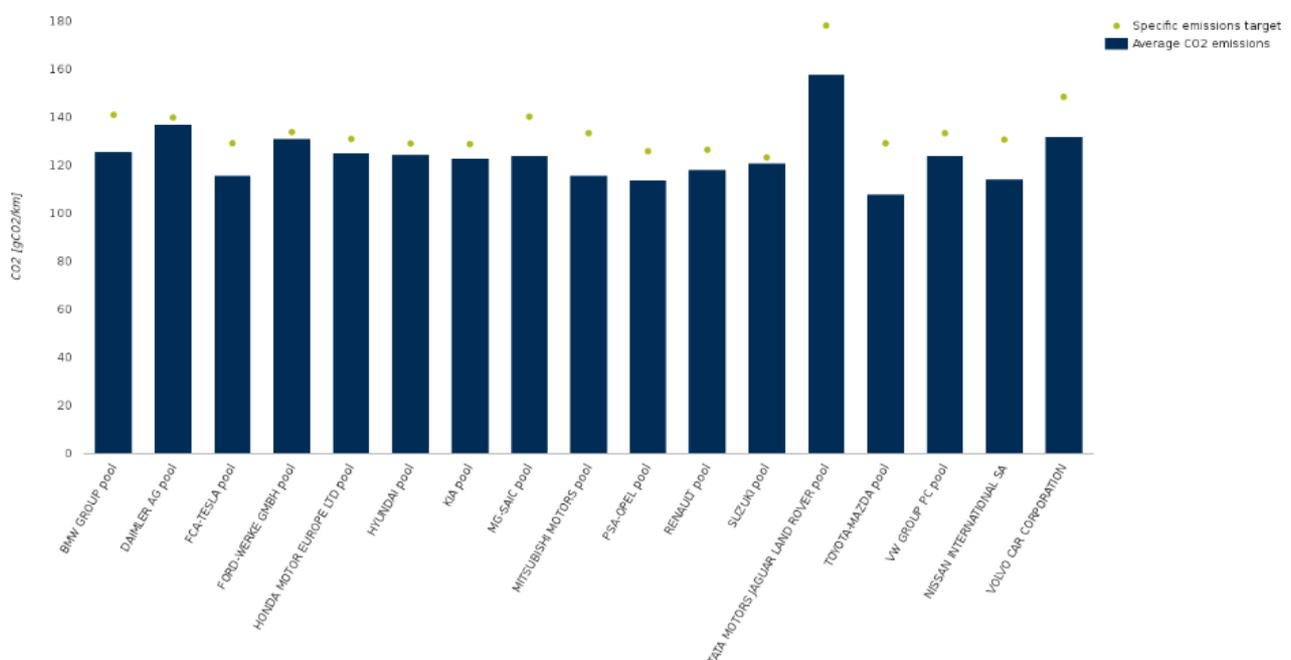


Secondo i dati provvisori dell'Agencia europea per l'ambiente si registra invece nel 2020 un **calo** del **12%** rispetto al 2019 nelle emissioni medie delle autovetture di nuova immatricolazione (-1,5% il dato relativo ai furgoni), corrispondente a 107,8 g CO₂/km, che rappresenta la prima diminuzione registrata dal 2016.

Il regolamento del 2019 prevede inoltre un meccanismo per cui, per raggiungere i *target* di riduzione delle emissioni prefissati, la Commissione europea stabilisce l'**obiettivo specifico** per le emissioni di CO₂ per ogni **costruttore** (o *pool* di costruttori). Determina, inoltre, le loro emissioni medie nell'anno precedente al fine di valutare le prestazioni nel conformarsi a tali obiettivi. I costruttori che superano il loro obiettivo specifico per le emissioni devono versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ciascun veicolo di nuova immatricolazione.

Il grafico seguente rappresenta il target specifico di emissioni assegnato (in verde) e il dato medio di emissioni di CO₂ (in blu) per ciascun produttore.

Emissioni medie di CO2 delle autovetture nuove per produttore



Fonte: [Agenzia europea per l'Ambiente](#) (2021)

Nel 2019 quasi tutte le case automobilistiche, individualmente o come membri di pool o a causa di deroghe, hanno raggiunto i propri obiettivi annuali vincolanti per le flotte di autovetture di nuova immatricolazione nell'UE, in Islanda, in Norvegia e nel Regno Unito. Tra i maggiori produttori, Toyota ha ottenuto le migliori prestazioni di CO₂, con emissioni specifiche medie di 108 g CO₂/km, risultando il più vicino all'obiettivo 2020. Questa *performance* è stata seguita da vicino da quella di Automobile Citroen e Peugeot, con emissioni medie di CO₂ di circa 110 g CO₂/km.

Contenuto

La proposta di regolamento introduce una serie di modificazioni al regolamento (UE) [2019/631](#), che stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, al fine di contribuire al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione di una riduzione del 55% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e degli obiettivi dell'accordo di Parigi.

L'obiettivo di riduzione delle emissioni per il 2030, sancito dalla normativa europea per il clima, rappresenta anche il contributo determinato a livello nazionale (*national determined contribution* – NCD) dell'UE e dei suoi Stati membri trasmesso alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC). L'importanza del pacchetto "Pronti per il 55%", quale strumento per l'implementazione dell'Accordo di Parigi, è stata ribadita anche nelle conclusioni con cui il 6 ottobre 2021 il Consiglio dei ministri dell'ambiente dell'UE ha definito la posizione negoziale dell'UE alla COP26.

Nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ dal 2030

La proposta di regolamento è accompagnata da una valutazione di impatto, che analizza le diverse opzioni finalizzate ad affrontare i problemi individuati e conseguire gli obiettivi strategici. Al fine di contribuire al conseguimento di un obiettivo più ambizioso per il 2030 e alla neutralità climatica entro il 2050, l'opzione prescelta prevede di rafforzare in modo significativo gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per l'intero parco veicoli dell'UE - autovetture e veicoli commerciali leggeri - a partire dal 2030.

A decorrere **dal 1° gennaio 2030**, pertanto, dovrebbero applicarsi i seguenti obiettivi espressi come riduzioni percentuali rispetto al livello di emissioni del 2021 (attraverso una modifica dell'articolo 1, paragrafo 5, del reg. 2019/631):

- per le emissioni medie del parco di **autovetture nuove**, un obiettivo pari a una **riduzione del 55%** dell'obiettivo nel 2021 (anziché del 37,5% come attualmente previsto);
- per le emissioni medie del parco di **veicoli commerciali leggeri nuovi** un obiettivo pari a una **riduzione del 50%** dell'obiettivo nel 2021 (anziché del 31% come attualmente previsto).

Il livello di emissioni del 2021 corrisponde al punto di partenza del 2021, che sarà pubblicato dalla Commissione entro il 31 ottobre 2022 e che è determinato sulla base della media degli obiettivi specifici di emissione per il 2021.

Per quanto riguarda la tempistica per la fissazione di obiettivi più rigorosi, l'opzione prescelta consiste nel mantenere l'approccio normativo che prevede la fissazione di nuovi obiettivi in fasi di cinque anni, e non più frequentemente, per garantire ai costruttori la flessibilità necessaria per gestire la transizione. Al fine di tenere conto dei cicli di sviluppo nel settore automobilistico, è pertanto opportuno **mantenere i vigenti livelli-obiettivo** fissati per il 2025, corrispondenti a una **riduzione del 15% dei livelli del 2021**, i quali si applicherebbero, pertanto, **dal 2025 al 2029**.

La disciplina si applica alle "autovetture nuove" (categoria M1, veicoli a motore con non più di otto posti a sedere oltre al posto a sedere del conducente e senza spazio per passeggeri in piedi, indipendentemente dal fatto che il numero di posti a sedere sia limitato al posto a sedere del conducente), nonché ai "veicoli commerciali leggeri nuovi" (categoria N1, veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci con una massa massima non superiore a 3,5 tonnellate), immatricolati per la prima volta nell'Unione e non precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione. A decorrere dal 1° gennaio 2025, i veicoli a zero emissioni di categoria N (ossia costruiti essenzialmente per il trasporto merci), aventi una massa di riferimento superiore a 2 610 kg o 2 840 kg, a seconda del caso, sono considerati veicoli commerciali leggeri che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento se la massa di

riferimento in eccesso è dovuta unicamente alla massa del sistema di stoccaggio dell'energia. La proposta della Commissione stabilisce inoltre (nuovo paragrafo 5 *bis* dell'art. 1 del reg. 2019/631) che a decorrere **dal 1° gennaio 2035**, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali nuovi, **la riduzione delle emissioni**, debba raggiungere il **100%**, sempre rispetto al *target* del 2021, prevedendo pertanto che da tale data tutte le autovetture e tutti i furgoni nuovi siano veicoli a emissioni zero.

Nella relazione del Governo trasmessa al Parlamento ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 234 del 2012, si segnala che l'implementazione a livello nazionale dell'obiettivo di riduzione del 100% delle emissioni di CO₂ al 2035 richiederà la presenza di un'adeguata rete di distribuzione di combustibili alternativi, come previsto dalla proposta di revisione della direttiva 2014/94/UE anch'essa facente parte del pacchetto "Fit for 55%" (v. infra). Si ritiene indispensabile giungere ad un provvedimento equilibrato che coniughi opportunamente la salvaguardia ambientale con la minimizzazione dei possibili impatti a livello sociale, economico e produttivo.

Nella relazione si rileva inoltre la necessità di una valutazione dell'impatto sull'industria dei veicoli commerciali leggeri, cui appartengono gamme di prodotto diverse di cui solo alcune derivanti dall'automobile. Alcuni dei veicoli commerciali leggeri più pesanti infatti hanno caratteristiche tecniche più prossime a quelle dei camion, e richiedono una modulazione specifica degli obiettivi di riduzione.



Fonte: Commissione europea

Gli obiettivi di riduzione delle emissioni sono distribuiti tra i costruttori utilizzando una curva dei valori limite basata sulla massa media del parco di veicoli nuovi dell'UE e del nuovo parco di veicoli del costruttore. La Commissione mantiene tale meccanismo già previsto dal regolamento vigente. Per evitare che l'adozione di obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'UE si traduca in un obiettivo negativo per le emissioni specifiche di un singolo costruttore, la proposta introduce una nuova disposizione (comma aggiuntivo al paragrafo 1 dell'articolo 4) precisando che in tale caso l'obiettivo specifico per le emissioni è fissato a 0 grammi di CO₂ per chilometro.

Soppressione degli incentivi per i produttori dal 2030

La proposta della Commissione prevede la **soppressione dal 2030 del meccanismo di incentivazione** previsto **per i produttori di veicoli a basse e a zero emissioni** (*zero or low emissions, ZLEV*). La Commissione ritiene che, dati gli obiettivi più rigorosi in materia di emissioni partire dal 2030, i costruttori dovranno immettere sul mercato dell'Unione un numero significativamente maggiore di veicoli a emissioni zero e che, in tale contesto, il meccanismo di incentivazione "ZLEV" non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria e rischierebbe di compromettere l'efficacia del regolamento (UE) 2019/631.

Il regime di incentivi è stato introdotto per salvaguardare l'industria automobilistica europea esposta alla crescente concorrenza globale, acuita dai rapidi cambiamenti apportati nel settore

dalle nuove tecnologie. Il vigente sistema di incentivi per gli ZLEV costituisce un meccanismo premiale in virtù del quale l'obiettivo specifico di emissione di CO₂ per un costruttore viene ridotto se la sua quota di ZLEV (veicoli con emissioni da 0 a 50 g CO₂/km) registrata in un determinato anno è pari alle seguenti soglie di riferimento:

- **15%** delle rispettive flotte di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri nuovi a decorrere **dal 2025**;
- **35%** della flotta di autovetture nuove e **30%** della flotta dei veicoli commerciali leggeri nuovi a decorrere dal 2030 (tali soglie sono eliminate attraverso la soppressione del paragrafo 7 dell'articolo 1 del reg. 2019/631).

In conseguenza della soppressione degli incentivi dal **2030**, pertanto, il meccanismo ZLEV si applicherà, dal 2025 al 2029, adeguando l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore sulla base della citata quota del 15% di veicoli a zero e a basse emissioni all'interno del proprio parco veicoli.

Soppressione della deroga per i "piccoli costruttori" dal 2030

È prevista la **soppressione** a decorrere **dal 2030** della c.d. "**deroga per piccoli volumi**", oggi riconosciuta ai piccoli costruttori e consistente nella possibilità di negoziare con la Commissione europea *target* specifici, tenendo conto del potenziale di riduzione dell'azienda e delle caratteristiche del mercato di riferimento.

La norma vigente prevede la possibilità **per i costruttori di un numero di autovetture compreso tra 1.000 e 10.000 unità o di veicoli commerciali leggeri compreso tra 1.000 e 22.000 unità**, oggetto di nuova immatricolazione in un anno civile, di presentare una domanda di deroga rispetto ai rispettivi obiettivi specifici per le emissioni. La deroga può essere concessa per una durata massima di cinque anni consecutivi. Secondo la valutazione d'impatto ([SWD\(2021\)613](#)) che accompagna la proposta, fino ad ora hanno ottenuto tale deroga 12 piccoli produttori europei di automobili e 2 produttori di veicoli commerciali leggeri. Tra i secondi figura la **Piaggio**, tra i primi **Ferrari**, e **Lamborghini** e **Maserati**. In conseguenza delle modifiche al regolamento vigente (e segnatamente all'articolo 10 del reg. 2019/631), si prevede che la deroga può essere concessa per gli obiettivi specifici per le emissioni applicabili fino all'anno civile 2029 compreso; viene pertanto soppressa la parte della disposizione in base alla quale si prevede che la deroga può essere concessa per un periodo di cinque anni, rinnovabile.

I piccolissimi **costruttori, con meno di 1.000** immatricolazioni annue continuerebbero ad essere **esentati**, come previsto dalla disciplina vigente.

Nella relazione del Governo, nell'ambito delle prospettive negoziali e delle modifiche ritenute opportune, si segnala la necessità di valutare di prorogare anche oltre il 2030 la possibilità per i produttori di piccoli volumi di negoziare con la Commissione limiti di riduzione "ad hoc". Da valutare anche l'eventuale mantenimento di forme di incentivazione alle case produttrici per l'immatricolazione di autovetture a basse e zero emissioni e l'introduzione di un meccanismo che consenta ai produttori di far valere l'utilizzo di carburanti rinnovabili, ai fini del rispetto del proprio obiettivo di riduzione delle emissioni.

Riesame e presentazione di relazioni

È previsto (nuovo articolo 14 bis del reg. 2019/631) che la **Commissione europea** presenti, entro il 31 dicembre 2025 e successivamente ogni due anni, una **relazione** sui progressi compiuti verso una **mobilità a emissioni zero**, al fine di valutare la necessità di eventuali misure supplementari, anche di natura finanziaria, per favorire la transizione. La relazione della Commissione dovrebbe tener conto non solo della **diffusione dei veicoli a basse e a zero emissioni**, ma anche dei progressi nella realizzazione delle **infrastrutture di ricarica e rifornimento** (oggetto di una separata proposta della Commissione, si veda *infra*), il contributo di

tecnologie innovative e combustibili alternativi sostenibili, **l'impatto sui consumatori**, i progressi nel dialogo sociale nonché gli aspetti intesi ad agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada.

Nel **2028**, sulla base delle relazioni biennali, la Commissione europea dovrebbe procedere al **riesame** dell'efficacia e dell'impatto **del regolamento** (modifica dell'articolo 15 del reg. 2019/631) ed eventualmente adottare una proposta di modifica dello stesso.

Come precisato nel considerando (24) della proposta della Commissione, la possibilità di destinare le entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente è stata valutata come previsto dall'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2019/631, che viene soppresso e se ne è concluso che ciò farebbe lievitare in modo significativo gli oneri amministrativi, senza apportare benefici diretti al settore automobilistico nella sua transizione. Le **entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso** dovrebbero pertanto continuare ad essere considerate **entrate del bilancio generale dell'Unione**, a norma di quanto prevede la disciplina vigente all'articolo 8, paragrafo 4, del citato regolamento.

Al fine di garantire che il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni dei costruttori responsabili delle emissioni di CO₂ di veicoli commerciali leggeri omologati con un sistema a più fasi possa essere adeguato per tenere conto dei cambiamenti nella procedura per determinare le emissioni di CO₂ e la massa di tali veicoli, è delegato alla Commissione il potere di adottare **atti** in relazione alla modifica, ove necessario, delle formule di calcolo contenute negli allegati al regolamento (nuovo paragrafo 9 dell'articolo 15).

Norme in materia di monitoraggio e verifica

La proposta modifica la disciplina del monitoraggio (articolo 7) e della verifica (articolo 13) delle emissioni, prevedendo che la Commissione possa richiedere rettifiche in caso di dati errati provenienti dagli Stati membri e dai costruttori. Dichiarazioni di rettifica potrebbero essere richieste anche alle autorità di omologazione.

Infine, il testo in vigore (articoli 2 e 3) è modificato per aggiornare il riferimento normativo in materia di omologazione (regolamento UE 2018/858) e le relative definizioni.

Complementarietà con altre misure del pacchetto "Pronti per il 55%"

La revisione del regolamento del 2019, che è volta ad allineare la legislazione dell'Unione ai nuovi e più ambiziosi obiettivi climatici dell'UE, è complementare alle altre proposte del pacchetto "Pronti per il 55%". In particolare, la proposta di regolamento dovrebbe sostenere il conseguimento degli obiettivi del regolamento sulla **condivisione degli sforzi**, (UE) [2018/842](#), anch'esso oggetto di revisione e in base al quale sono fissati *target* vincolanti per gli Stati membri di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti.

Si segnala inoltre che uno dei pilastri del pacchetto è rappresentato dalla [revisione](#) e dal rafforzamento del sistema di scambio di quote di emissioni di gas effetto serra (*Emission trading system* – EU [ETS](#)), il quale prevede la creazione dal 2025 di un **sistema di scambio di quote** di emissioni **separato** per il **trasporto su strada**. Come specificato nella relazione di accompagnamento della proposta, l'estensione del sistema di scambio delle quote di emissione, che riguarda l'uso di carburante nell'intero parco veicoli, potrebbe far aumentare la domanda sia di veicoli più efficienti in termini di consumo di carburante sia di veicoli a emissioni zero.

La diffusione di veicoli a basse o zero emissioni è strettamente collegata alla disponibilità di punti di ricarica elettrica o di carburanti alternativi. Nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55%" la Commissione europea ha presentato un [Piano strategico \(COM\(2021\)560\)](#) e una proposta di regolamento ([COM\(2021\)559](#)) per la realizzazione di un'**infrastruttura per i combustibili alternativi** (*alternative fuels infrastructure regulation*, AFIR), che abroga la direttiva vigente in

materia ([2014/94/UE](#)) e i cui obiettivi sono illustrati nel seguente grafico.



Gruppi di stazioni di ricarica per autovetture e furgoni

- sulla rete centrale TEN-T: potenza all'uscita di almeno 300 kW ogni 60 km entro il 2025 e di almeno 600 kW entro il 2030;
- sulla rete globale TEN-T: potenza all'uscita di almeno 300 kW ogni 60 km entro il 2030 e di almeno 600 kW entro il 2035.



Stazioni di rifornimento di idrogeno

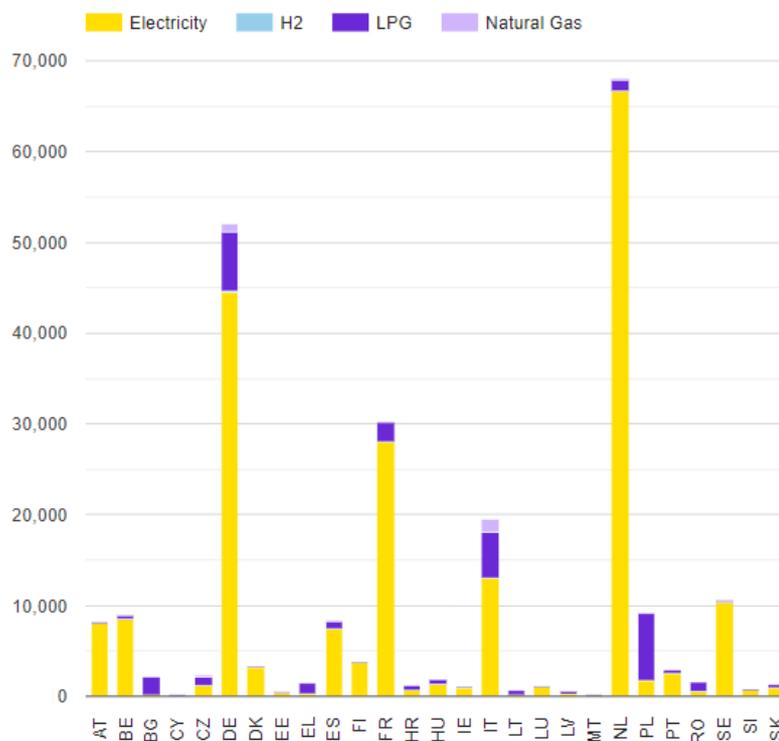
- saranno disponibili ogni 150 km entro il 2030 lungo la rete centrale TEN-T;
- in ogni nodo urbano che serve sia veicoli leggeri sia veicoli pesanti entro il 2030.



Punti di ricarica per veicoli pesanti

- sulla rete centrale TEN-T: potenza all'uscita di almeno 1 400 kW ogni 60 km entro il 2025 e di almeno 3 500 kW entro il 2030;
- sulla rete globale TEN-T: potenza all'uscita di almeno 1 400 kW ogni 100 km entro il 2030 e di almeno 3 500 kW entro il 2035;
- in ogni nodo urbano e in ogni parcheggio sicuro entro il 2030.

La forte disomogeneità nella distribuzione dell'infrastruttura nel territorio dell'UE è rappresentata dal seguente grafico, elaborato dall'**Osservatorio europeo sui combustibili alternativi** (*European alternative fuels observatory*, [EAFO](#)), che illustra la situazione negli Stati membri dell'UE per i diversi combustibili: elettricità, idrogeno (H2), GPL (*liquefied petroleum gas*, LPG), gas naturale. Gli Stati membri in cui si registra la più alta concentrazione dell'infrastruttura sono **Paesi Bassi, Germania e Francia**.



Fonte: EAFO, [European Alternative Fuels Observatory](#)

Come ricordato infine anche nel considerando 12) della proposta, la nuova Strategia industriale dell'UE ([COM\(2020\)102](#)) aggiornata nel maggio 2021 ([COM2021\)350](#)), prevede la creazione congiunta di percorsi di transizione verde e digitale in collaborazione con l'industria, le autorità pubbliche, le parti sociali e altri portatori di interessi.

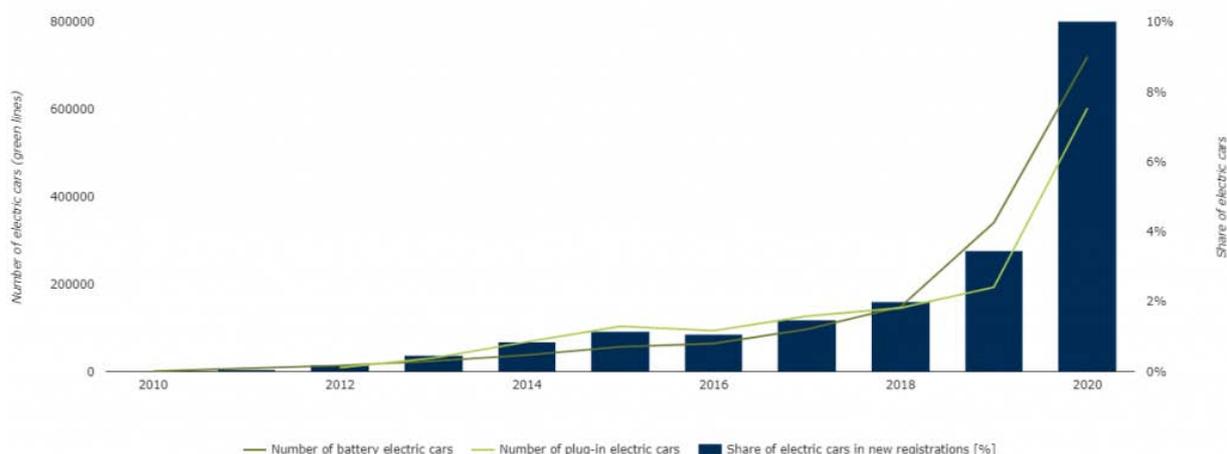
Dati sul mercato dei veicoli

La citata valutazione d'impatto ([SWD\(2021\)613](#)) ricorda che l'industria automobilistica è una componente rilevante dell'economia europea, rappresentando oltre il **7%** del PIL europeo e occupando – sia direttamente, sia nell'indotto – **14,6 milioni di europei**, equivalente al **6,7%**

dell'**occupazione totale** dell'UE. Nell'Unione si trovano alcuni dei **maggiori produttori** del settore automobilistico. Gli **investimenti** del settore automobilistico in R&S ammontano a **60,9 miliardi** annui, circa il 29% della spesa complessiva in ricerca e sviluppo da parte del settore privato a livello dell'UE.

Nella **Strategia per la mobilità sostenibile**, adottata alla fine del 2020, la Commissione ha definito alcune tappe fondamentali per condurre il settore dei trasporti verso la decarbonizzazione. Tra queste, la circolazione di **30 milioni di auto a emissioni zero** sulle strade dell'UE **entro il 2030**. Secondo l'**Agenzia europea per l'Ambiente** (**novembre 2021**), la diffusione di veicoli elettrici in Europa è considerevolmente aumentata nel **2020** raggiungendo **1.325.000** unità, rispetto alle 550.000 del 2019 e rappresentando l'11% del totale delle nuove immatricolazioni, contro il 3,5% dell'anno precedente. Nello stesso anno la diffusione dei **furgoni elettrici** è aumentata al **2,2%**, contro l'1,4% delle nuove immatricolazioni del 2019.

Nel grafico che segue è illustrato l'incremento nella diffusione di veicoli elettrici tra il 2010 e il 2020 nell'Unione europea e in Islanda, Norvegia e Regno Unito.



Fonte: [*Agenzia europea per l'Ambiente*](#)

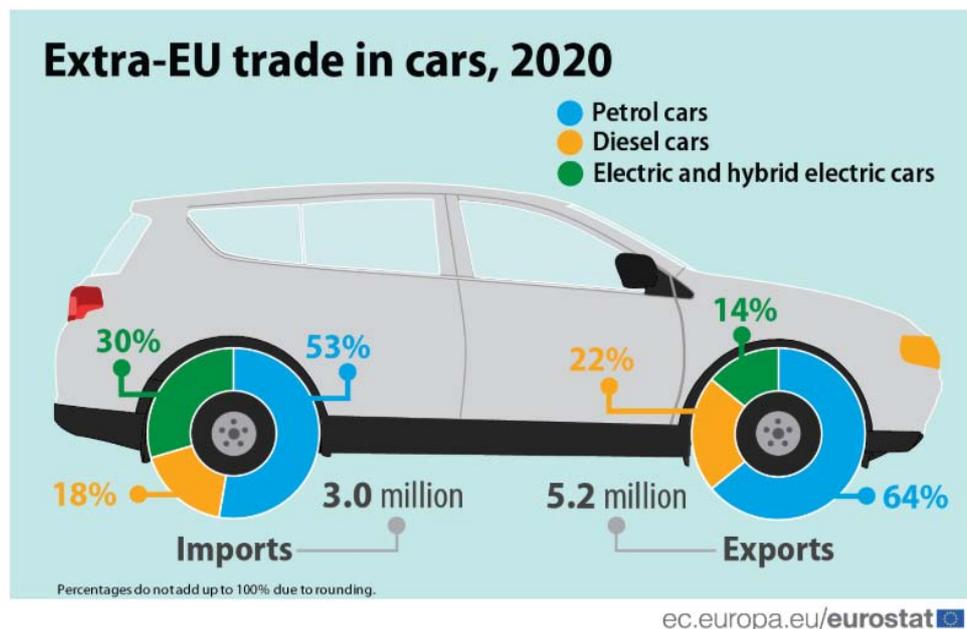
Dall'adozione della direttiva nel 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, i mercati dei vari combustibili alternativi si sono sviluppati in modo diverso per quanto riguarda la diffusione dei veicoli e la realizzazione delle infrastrutture all'interno dei modi di trasporto e tra di essi. Di seguito una tabella riportata nella **relazione** della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio relativa all'applicazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Numero di automobili a combustibile alternativo immatricolate nell'UE nel periodo 2014-2020 Fonte: Osservatorio europeo per i combustibili alternativi, gennaio 2021 (www.eafo.eu)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Aumento 2014-2020
Elettriche a batteria	75 067	119 222	164 681	244 231	376 534	616 644	904 262	1 105 %
Ibride ricaricabili	56 758	126 032	191 561	254 249	349 181	474 724	755 282	1 231 %
Idrogeno	53	192	362	531	714	1 187	1 492	2 715 %
Gas naturale compresso	999 044	1 058 992	1 089 701	1 113 714	1 161 118	1 193 806	1 207 069	21 %
Gas di petrolio liquefatto	6 906 769	7 089 523	7 232 050	7 264 118	7 628 053	7 714 409	7 707 823	12 %
Totale automobili a combustibile alternativo	8 037 691	8 393 961	8 678 355	8 876 843	9 515 600	10 000 770	10 575 928	32 %
Automobili a combustibile	2,99 %	3,12 %	3,23 %	3,30 %	3,59 %	3,72 %	3,93 %	

Secondo i più recenti dati [Eurostat](#) (maggio 2021), nonostante il calo generale degli scambi seguito alle misure restrittive adottate in risposta all'epidemia di COVID-19, le esportazioni e le importazioni dell'UE di auto elettriche e ibride hanno continuato ad aumentare. Rispetto al 2017, le esportazioni extra-UE di auto elettriche e ibride sono quasi quintuplicate dalle 150mila auto esportate nel 2017 a 725mila nel 2020, mentre le importazioni extra-UE sono quasi triplicate, crescendo dalle 301mila unità importate nel 2017 a 892mila nel 2020. In particolare, nel **2020** l'Unione Europea (UE) ha esportato complessivamente quasi **5,2 milioni** di auto (a benzina, diesel, elettriche ed ibride elettriche), e ne ha importate 3 milioni. Le **auto elettriche e ibride** hanno rappresentato il **14%** delle **esportazioni** e il **30%** delle **importazioni**.

Le autovetture esportate e importate dall'UE nel 2020



Fonte: Eurostat

Come risulta dai dati di [Eurostat](#), negli anni precedenti (2017–2020), nonostante la crescita delle esportazioni nel settore delle auto elettriche e ibride, le **importazioni** sono state costantemente **più elevate**. Quasi la metà delle importazioni di auto elettriche e ibride proviene dal **Giappone** e dagli **Stati Uniti** (23% ciascuno delle auto importate), seguiti dalla Corea del Sud (15%), dal

Regno Unito (14%), dalla Turchia (10%) e Cina (9%).

La struttura del mercato italiano dell'automobile - Immatricolazioni anno 2021 (a cura del Servizio Studi)

Autoveicoli Per alimentazione	2021	2019	Var % 2021/2019	Quote% 2021	Quote% 2019
Benzina	437.731	853.816	-48,7	29,7	44,3
Diesel	333.635	771.791	-56,8	22,6	40,0
Gpl	107.819	136.815	-21,2	7,3	7,1
Metano	31.420	38.613	-18,6	2,1	2,0
Ibride elettriche (HEV)	427.924	110.053	+288,8	29,0	5,7
Ibride elettriche plug-in (PHEV+REx)	69.312	6.515	+963,9	4,7	0,3
Elettriche (BEV)	67.542	10.577	+538,6	4,6	0,5
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	136.854	17.092	+700,7	9,3	0,9
Totale mercato	1.475.393	1.928.197	-23,5	100	100

Veicoli commerciali (fino 3,5 t) Per alimentazione	2021 (gen-nov)	2019 (gen-nov)	Var % 2021/2019	Quote % 2021	Quote % 2019
Benzina	5.424	8.344	-35,0	3,2	4,9
Diesel	140.330	149.343	-6,0	83,8	88,6
Gpl	4.591	3.543	+29,6	2,7	2,1
Metano	3.513	5.618	-37,5	2,1	3,3
Ibride elettriche (HEV)	10.061	807	+1146,7	6,0	0,5
Elettriche (BEV)	3.172	988	+221,1	1,9	0,6
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	3.460	989	+249,8	2,1	0,6
Totale mercato	1.475.393	1.928.197	-23,5	100	100

Fonte: Dati UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti autoveicoli Esteri)

Esame presso le Istituzioni dell'UE

La proposta di regolamento è attualmente in discussione presso la Commissione ENVI (ambiente, sanità pubblica e sicurezza alimentare) del **Parlamento europeo**, presso cui sono stati depositati emendamenti. Un progetto di [relazione](#) è stato depositato dal relatore Jan Huitema (Paesi Bassi, RENEW), che ha proposto tra l'altro l'introduzione di nuovi target intermedi per il 2027 e l'innalzamento ulteriore degli obiettivi di riduzione per il 2030. L'atto dovrà quindi essere votato dalla Commissione e poi dalla plenaria del Parlamento.

Per quanto riguarda la discussione presso il **Consiglio**, durante la Presidenza slovena si sono tenute tre discussioni sul provvedimento in sede di gruppo "Ambiente". Come emerge da una [relazione sullo stato di avanzamento dei lavori](#) presentata dalla Presidenza slovena ([22 novembre 2021](#)), la principale questione sollevata ha riguardato il ritmo della transizione verso veicoli a emissioni zero, vale a dire se la proposta della Commissione abbia raggiunto il giusto

equilibrio al riguardo ovvero se la transizione possa e debba avvenire più rapidamente o necessiti di più tempo poiché prematura. Sono state sollevate domande sulla possibilità di tenere conto del contributo dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel valutare il rispetto degli obiettivi da parte dei costruttori di veicoli. È stata sottolineata la necessità di valutare ulteriormente la differenza tra Stati membri nella diffusione dei veicoli a basse e a zero emissioni, dovuta principalmente all'accessibilità economica e alla lenta realizzazione delle infrastrutture, e il tempo necessario per la transizione della produzione. Saranno inoltre necessarie ulteriori discussioni su questioni quali la differenziazione tra autovetture e furgoni, l'opportunità di porre fine alla deroga per piccoli volumi e agli incentivi per i veicoli a basse e a zero emissioni entro il 2030, nonché l'impatto sul mercato delle autovetture di seconda mano in alcuni Stati membri. Dalla relazione emerge inoltre che le delegazioni hanno sottolineato la necessità di mantenere la coerenza con altre proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %" e hanno sottolineato che gli obiettivi devono andare di pari passo con l'ambizione della proposta sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR).

Il Consiglio Ambiente previsto per il prossimo **17 marzo** dovrebbe fare il punto sullo stato dei lavori sulla proposta.

Esame presso altri Parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal sito [IPEX](#), l'esame dell'atto risulta concluso da parte del Parlamento della Lituania, del Senato della Repubblica Ceca, del Senato francese, del Parlamento irlandese, del *Sejm* polacco, delle *Cortes generales* spagnole.

L'atto risulta ancora in corso di esame da parte del Senato polacco, dei parlamenti di Danimarca, Finlandia e Paesi Bassi, del Senato della Romania e delle Camere dei rappresentanti del Belgio, dei Paesi Bassi e di Malta.

Si segnala che il Parlamento irlandese, esaminando congiuntamente questo ed altri atti del pacchetto c.d. "Fit for 55%", ha adottato un parere motivato in cui osserva che le proposte non sono state accompagnate da elementi sufficienti a valutarne appieno tutte le implicazioni.

Il Senato della Repubblica Ceca ha adottato un documento nell'ambito del dialogo politico in cui osserva che il rafforzamento degli standard di prestazione in materia di emissioni di CO2 potrebbe avere un impatto negativo sulle regioni meno sviluppate dell'UE e sugli Stati membri a basso reddito, verso i cui mercati potrebbero essere indirizzati i veicoli a combustione interna più vecchi e usurati.