

Audizione informale

Commissione XIV - Politiche dell'Unione europea della Camera dei deputati
nell'ambito dell'esame della Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956

Introduzione e premessa

ANFIA rappresenta da oltre 110 anni l'intera filiera automotive nazionale (car designer, componentisti, costruttori di veicoli leggeri e pesanti, costruttori di rimorchi e allestitori), uno dei più importanti settori industriali in Italia.

In piena sintonia e condivisione con gli impegni europei di decarbonizzazione, di raggiungimento della neutralità climatica e miglioramento della qualità dell'aria, la filiera italiana dei veicoli industriali, pioniera delle alimentazioni alternative nel trasporto su strada, è da sempre impegnata nello sviluppo di tecnologie che riducano le emissioni inquinanti e climalteranti ed è pronta a dare anche nei prossimi anni il suo contributo alla riduzione delle emissioni climalteranti derivanti da camion e autobus.

In considerazione della contemporanea discussione sui nuovi standard Euro 7, della specificità e peculiarità d'utilizzo dei veicoli industriali oggetto della regolamentazione in questione, si evidenziano di seguito osservazioni e proposte di miglioramento della proposta.

Executive Summary

La proposta in questione interviene inasprendo i target di riduzione della CO₂ dei veicoli pesanti approvati nel 2019 (-30% al 2030) ed introduce nuovi target per gli autobus, in particolare:

Riduzione delle emissioni di CO₂: i target proposti per i veicoli pesanti

| | 2020 | 2025 | 2030 | 2035 | 2040 |
|---|------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|  | | | urbani 100% elettrici | | |
|  | | - 15% sui livelli 2019 | - 45% sui livelli 2019 | - 65% sui livelli 2019 | - 90% sui livelli 2019 |

Proposta CE febbraio 2023

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Con l'obiettivo di massimizzare il contributo dei veicoli pesanti alla decarbonizzazione del trasporto merci e passeggeri su strada ed al raggiungimento degli obiettivi di neutralità delle emissioni di carbonio nel 2050, ANFIA suggerisce quanto segue:

1. Valorizzare il contributo dei carburanti rinnovabili (**CO₂ Neutral Fuels**) e il loro contributo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione;
2. Rivedere i nuovi **obiettivi di riduzione al 2030** (-45% dell'intera flotta degli HDV e 100% elettrici per gli autobus urbani) in quanto **irrealistici**;
3. Condizionare la definizione degli **obiettivi post-2030** alla effettiva disponibilità delle **condizioni abilitanti**;
4. **Differenziare gli obiettivi di riduzione per le nuove classi inserite nella regolamentazione con baseline al 2025**;
5. Rimuovere la possibilità di **trasferimento di veicoli solo tra costruttori dello stesso gruppo industriale e aprire al trasferimento inter-classe (Truck & Bus) per veicoli prodotti dallo stesso costruttore.**

L'importanza di valorizzare i Carbon Neutral Fuels

Estremamente positiva per la filiera italiana la considerazione delle tecnologie H₂ ICE (idrogeno con motore a combustione interna) come “zero emissioni”, mentre è irragionevole che la proposta della Commissione non consideri per il raggiungimento dei target il contributo dei **CO₂ Neutral Fuels** che a nostro avviso, nel trasporto pesante, ancor più che in quello leggero, non può essere tralasciato.

→ Necessario che nella regolamentazione sia introdotto un **meccanismo che permetta di valorizzare e contabilizzare** in modo opportuno il fondamentale contributo alla decarbonizzazione dei biocarburanti e dei carburanti sintetici, quale per esempio il cosiddetto **Carbon Correction Factor - CCF**.

Collegare la definizione dei target alle condizioni abilitanti

In considerazione dell'attuale diffusione della rete di ricarica elettrica e di rifornimento ad idrogeno a livello europeo e nazionale e delle più rosee previsioni di sviluppo nei prossimi anni, appare già oggi evidente che le condizioni abilitanti allo sviluppo del trasporto pesante a zero emissioni siano insufficienti anche per raggiungere l'obiettivo già in vigore del -30% al 2030.

Per lo sviluppo di un mercato a zero emissioni di veicoli strumentali alle attività di impresa, l'implementazione e la diffusione omogenea e capillare di infrastrutture di ricarica e di rifornimento in tutti gli Stati membri, sono condizioni imprescindibili.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



Il peso della decarbonizzazione non può ricadere unicamente sul sistema imprenditoriale (automotive, autotrasporto, trasporto pubblico): gli Stati membri devono fare la loro parte mettendo in atto importanti e rapide politiche di sviluppo della rete di ricarica pubblica e privata e di rifornimento di idrogeno (si evidenzia che i target previsti dalla AFIR sono poco ambiziosi ed incoerenti rispetto a quelli definiti e/o proposti per i veicoli).

→ Necessario definire i **target sulla base dell'effettiva disponibilità delle imprescindibili condizioni abilitanti**

Target 2030: -30% difficile e -45% irrealistico

Come già detto, difficilmente si potrà definire un ecosistema sufficientemente adatto a sostenere la circolazione al 2030 dei veicoli pesanti a zero emissioni previsti per il raggiungimento dell'attuale target al -30%.

→ Anacronistico e irrealistico l'innalzamento al -45%, si propone di mantenere al 2030 la previsione del -30%.

Target post 2030: da definirsi sulla base della revisione

Per i target al 2035 e al 2040 i tempi non sono ancora maturi per poterne giudicare la reale fattibilità.

→ Si propone di anticipare la clausola di revisione al 2027 (oggi prevista al 2028) e stabilire che i target post 2030 siano definiti 'indicativi' e siano successivamente rivisti in base ai dati concreti che emergeranno in occasione della revisione. Per tale motivo, gli obiettivi 2035 e 2040 dovrebbero essere definiti a -50% e -70% rispettivamente, in linea con lo scenario TL-Low della Commissione.

Ripensare i target per le nuove classi con baseline 2025

Il Regolamento introduce **obblighi di riduzione della CO₂ per una serie di nuove classi di veicoli (autocarri e autobus turistici)**, per i quali la baseline sarà costruita soltanto nel 2025. È impensabile e irragionevole che questi veicoli (con volumi trascurabili rispetto alle classi già regolamentate) possano raggiungere le stesse percentuali di riduzione in così breve tempo.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



→ Si richiede di rivedere i target per le nuove classi applicando una traiettoria analoga a quella delle classi già regolamentate nel 2019, ossia 3% di riduzione annua e un obiettivo 2030 non superiore al -15%.

Autobus urbani solo elettrici al 2030 - rischio boomerang

In considerazione dei dati di mercato dei diversi Stati Membri, è evidente che il ricambio del parco circolante autobus non procede alla stessa velocità sul territorio comunitario, e dipende molto dalle disponibilità finanziarie delle aziende di TPL e dagli stanziamenti governativi.

Si ritiene, inoltre, estremamente complessa la previsione di un obbligo per tutti gli operatori ad acquistare esclusivamente autobus urbani elettrici entro 7 anni, considerato che ad oggi il differenziale di prezzo con i veicoli corrispondenti a motore termico (anche alimentati con Carbon Neutral Fuels) ha un fattore di 5 a 1.

Non sono da trascurare i possibili effetti contrari agli obiettivi sperati che si potrebbero ingenerare con tale vincolo soprattutto nei paesi come l'Italia, con un allungamento del servizio dei veicoli vetusti ed il rallentamento dei tempi di rinnovo del parco circolante.

→ Si propone di ridurre il target al -80%, così come già previsto nell'ipotesi alternativa della Commissione nello studio di impatto.

→ **Escludere dal target le classi di autobus con prevalenza di profili di missione di tipo interurbano (classi 31-L2 e 33-L2):** questi mezzi non possono essere equiparati agli autobus per servizio urbano.

Ripensare le flessibilità: Truck & Bus

Il Regolamento prevede che solo i Costruttori appartenenti allo stesso gruppo industriale possano trasferirsi l'un l'altro un numero illimitato di veicoli. Pur considerando positivamente questa previsione, occorre evitare che si creino situazioni di vantaggio a detrimento di un vero level playing field.

→ Si propone di eliminare il vincolo che soltanto i Costruttori appartenenti allo stesso gruppo possano beneficiare del transfer per veicoli non a zero emissioni e contestualmente estendere la possibilità di trasferimento anche inter-classe Truck & Bus nel caso di veicoli prodotti dallo stesso costruttore.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Ulteriori considerazioni

I livelli di ambizione e gli **obiettivi proposti dalla Proposta di regolamento sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti devono essere allineati con quelli previsti dalla Proposta Euro 7.**

Si propone di:

- Coordinare le regolamentazioni: essendo stata giustificata la previsione Euro 7 da una ipotesi irrealisticamente bassa di assorbimento del mercato ZEV richiesto dalla normativa sulla CO₂;
- Rivalutare le ipotesi di IA Euro 7 HDV;
- Rivedere le proposte di standard e relativi metodi di prova a un livello che non distorca gli sforzi e gli investimenti necessari per il raggiungimento dei target CO₂.

Per approfondimenti e contatti:

- ✓ **Direzione Generale**
Gianmarco Giorda, g.giorda@anfia.it, anfia@anfia.it
- ✓ **Area Relazioni Istituzionali**
Fabrizia Vigo, f.vigo@anfia.it, anfia.roma@anfia.it
- ✓ **Area Tecnico Regolamentare**
Alberto Musso, a.musso@anfia.it

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica