

COSA CAMBIA NEL NUOVO PACCHETTO AUTOMOTIVE

Analizziamo i provvedimenti varati dalla Commissione Europea nell'Automotive Package che dovrebbero supportare l'industria europea nella transizione elettrica

Tanto tuonò che alla fine piovve. Ed è così che, dopo mesi e mesi di pressioni e consultazioni, la Commissione Europea ha deciso di rivedere i famigerati obiettivi per il 2035 facendo scendere dal 100% al 90% la quota di auto elettriche che dovranno essere vendute lasciando che il 10% riguardi auto a basse emissioni (dunque ibridi di vario tipo e grado), alimentate a biocarburanti o e-fuel oppure attraverso l'utilizzo di acciai "verdi". Tutto questo e molto altro si trova nell'Automotive Package, il pacchetto di provvedimenti varato dall'organo di governo europeo il 16 dicembre scorso e che ora passa al vaglio del Consiglio e del Parlamento d'Europa per il varo definitivo.

L'AUTO ELETTRICA VIVE, MA NON SARÀ LA SOLA

Sbaglia dunque – e pure di grosso – chi vi vede la sconfitta dell'auto elettrica: è invece la presa d'atto, seppure parziale, che il percorso della sostenibilità va gestito con maggiore flessibilità e pragmatismo seguendo tre principi finora ignorati o trascurati. Il primo è la neutralità tecnologica: l'obiettivo è azzerare le emissioni, non è detto che l'elettrico sia il solo modo e ogni costruttore avrà lo spazio per farlo a modo proprio sia nel mix delle tecnologie sia nei meccanismi di compensazione come l'acquisto dei crediti di CO₂, che sarà permesso fino al 2029. Successivamente ci sarà un meccanismo di "banking & borrowing" ovvero ci sarà una banca della CO₂ dove i costruttori potranno chiedere o depositare in anticipo la propria quota oppure dilazionarla e procrastinarla. Tale forma di compensazione sarà concessa nel triennio 2030-2032 rispetto ai target del 2030 che rimane di 49,5 g/km di CO₂ media.

LA SOVRANITÀ DELL'UE NEL MADE IN EUROPE

Il secondo è la possibilità di introdurre nel computo delle emissioni elementi che vanno oltre il prodotto e riguardano la filiera, come l'utilizzo dell'acciaio verde. Il terzo è il Made in Europe con l'obiettivo di rafforzare tutta la filiera dell'industria automotive europea e indirizzare verso di essa le risorse. Ad esempio, qualora i singoli stati decidessero di fornire incentivi per accelerare l'elettrificazione del mercato, potranno farlo solo verso prodotti Made in Europe. È forse la prima volta che l'UE vara una misura che tutela la propria sovranità industriale. I parametri in base ai quali definire

un'auto "Made in Europe" devono essere ancora definiti, ma si pensa che riguarderanno principalmente le batterie e i materiali delle quali sono composte che rappresentano il 40% del valore dell'auto.

BATTERY BOOST E IL RUOLO DELLE SMA

A questo proposito il pacchetto destina 1,8 miliardi di euro agli accumulatori per auto dei quali 1,5 alle celle che si aggiungono alle risorse che l'UE ha già messo e metterà in campo fermo restando che le batterie al litio e la black mass – la polvere nera che include mescolati tutti i componenti chimici ricavati da una batteria riciclata – diventeranno dal dicembre 2026 rifiuti pericolosi obbligando ed incentivando il loro recupero e lo sviluppo dell'economia circolare. Altro capitolo fondamentale è l'annunciata E-Car che è stata ribattezzata SMA (Small Affordable Car) ed è assai meno radicale rispetto a quella che ci immaginavamo, in compenso sarà di più rapida implementazione e, grazie anche a politiche mirate, permetterà il ricambio e l'elettrificazione del parco auto europeo portando anche ad un aumento delle vendite e della produzione che non riescono a risollevarsi ai livelli prima della pandemia da Covid-19.

IL RUOLO TRAINANTE DELLE FLOTTE

Il pacchetto inoltre prevede target più blandi per i mezzi commercial leggeri, con la percentuale di elettrico prevista per il 2030 che scende dal 50% al 40%, e introduce invece obiettivi vincolanti per le corporate fleet differenziandoli per Paese. Le associazioni di categoria come l'italiana Aniasa e Leaseurope hanno già promesso battaglia, anche perché l'UE non prevede alcun incentivo paneuropeo per favorire tale processo demandando i singoli paesi a farlo e solo per i veicoli sono "Made in Europe". Il problema inoltre è capire se questa limitazione condiziona il quadro della tassazione per l'auto aziendale, già ampiamente penalizzato in Italia rispetto agli altri paesi europei.

SEMPLIFICAZIONI VARIE E ITER SUCCESSIVO

Ultimo capitolo è contenuto invece nel cosiddetto Omnibus, un provvedimento che contiene alcune proposte che mirano a semplificare e snellire gli adeguamenti legislativi con risparmio di tempo e di costi. Ad esempio, sarà stralciata la

ATTUALITÀ

NEWS, NORME
E PROGRAMMI

norma che obbliga i mezzi commerciali e i caravan tra 3,5 e 4,25 tonnellate a montare tachigrafi e limitatori di velocità inoltre vengono previste semplificazioni per i test di omologazione in laboratorio per l'Euro7 e i veicoli pesanti, per l'interoperabilità e il V2G delle reti di ricarica e anche per gli aggiornamenti software che saranno sempre più frequenti e diventeranno la regola per i cosiddetti SDV (Software Defined Vehicle). Ora la parola passa al Consiglio d'Europa e infine al Parlamento dapprima per l'approvazione e poi per la definizione di tutti gli aspetti tecnici e di applicazione che permetteranno alle nuove regole di diventare operative.

UN PRIMO PASSO, MA BASTERÀ?

E le multe? Il pacchetto fa riferimento alle norme già esistenti dunque rimarranno identiche nell'entità (95 euro per ogni grammo di CO₂ in eccesso per ogni vettura venduta) insieme ai meccanismi di compensazione legati soprattutto alla massa. Infine le reazioni. Caute quelle dell'ACEA (l'associazione europea dei costruttori) che riconosce l'importanza del passo avanti e, in attesa di un giudizio definitivo,

segnala la mancanza di politiche per la rottamazione e la necessità di rendere ancora più flessibili per i mezzi commerciali e pesanti. Positivi i giudizi da parte di Renault e dei costruttori tedeschi che stridono invece con quelli della loro associazione, la VDA, che definisce il pacchetto deludente e addirittura disastroso. Opinioni meno tranchant, ma ugualmente negative vengono da Volvo e da Stellantis che valuta positivamente il passo avanti dell'UE, ma lo ritiene ancora poco incisivo e lacunoso.

CHE COSA SONO
I BIOCARBURANTI E GLI E-FUEL

I nuovi regolamenti europei hanno aperto le porte ai biocarburanti e agli e-fuel che, in virtù della loro origine e composizione chimica, permettono di ridurre l'impronta carbonica fino al 100%. I biofuel e gli e-fuel sono spesso confusi, ma sono radicalmente diversi. I biofuel infatti derivano da biomasse e la CO₂ emessa dalla loro combustione è bilanciata da quella assorbita dalle loro fonti. Gli e-fuel sono viceversa carburanti sintetici ottenuti combinando la CO₂ catturata dall'aria con l'idrogeno ricavato per elettrolisi dall'acqua utilizzando energia rinnovabile. Questi carburanti sono utilizzati in tutte le principali competizioni motoristiche mentre i biocombustibili sono già presenti nella benzina e nel gasolio che troviamo alla pompa: la benzina E5 o E10 contiene rispettivamente il 5% e il 10% di biocarburante (etanolo) mentre il gasolio B7 o B10 contiene il 7% o il 10% di biodiesel. Il loro difetto è il costo che è ancora elevato: si parla di almeno 4-5 euro litro, al netto delle tasse.

IL CONFRONTO TRA I VECCHI E I NUOVI OBIETTIVI

PRIMA	FUTURO
Target di vendita 100% elettrico entro il 2035	Target di vendita 90% elettrico e restante 10% ibrido, alimentato a biofuel o e-fuel oppure compensazione CO ₂ attraverso acciaio "verde"
Target mix elettrico auto delle corporate fleet non fissato e legato all'intero mercato	Target mix elettrico auto delle corporate fleet specifico per Paese in base alla diffusione delle tecnologie sul mercato e al reddito
Target 2030 mezzi commerciali leggeri: 50%	Target 2030 mezzi commerciali leggeri: 40%
Compensazione quota CO₂ in base alla massa	Compensazione quota CO₂ legata a più fattori
Acquisto quote CO ₂ fino al 2027	Acquisto quote di CO ₂ fino al 2029, banking & borrowing nel triennio 2030-'32 rispetto ai target del 2030
Nessuna categoria di veicoli favorita	Small affordable cars elettriche, valgono il 30% in più come credito per il computo della quota di CO₂
Incentivi e supporti finanziari decisi in autonomia dai singoli stati	Incentivi e supporti finanziari legati al made in Europe
Multe: 95 euro per ogni g/km in più per ogni veicolo	Multe: 95 euro per ogni g/km in più per ogni veicolo

CHE COSA È L'ACCIAIO VERDE

Il green Steel o acciaio verde è quello prodotto utilizzando, al posto dei combustibili fossili come il carbon coke o gas naturale, archi elettrici alimentati con energie rinnovabili e idrogeno verde quale agente di riduzione chimica per incorporare nel ferro la giusta percentuale di carbonio. Si tratta di un processo che favorisce l'economia circolare, poiché incentiva il riciclo dei rottami, e ha un grande impatto poiché per ogni tonnellata di acciaio prodotto in modo tradizionale vengono emesse 2,1 tonnellate di CO₂ e si calcola che l'industria dell'acciaio pesi per il 7-9% della CO₂ prodotta a livello globale. L'Italia eccelle: secondo Federacciai, l'85% dell'acciaio prodotto nel nostro Paese deriva dal riciclo di rottami, ha emissioni ridotte del 60% dal 1990 e consuma il 33% di energia in meno rispetto al 2000 risultando più efficiente del 40% in confronto alla media europea. L'opportunità sarebbe allineare l'ex Ilva di Taranto a questi standard aumentando la competitività industriale dell'Italia.

IL BOOST BATTERIE CON 1,8 MILIARDI DI EURO DEI QUALI 1,5 PER LE CELLE


In Europa la capacità produttiva delle batterie ha raggiunto 200 GWh rispetto all'1 GWh del 2017, ma è ancora troppo poco se 22 dei 28 miliardi generati da questo business vanno in Cina dove è allocato l'83% dei 4.000 GWh di capacità globale, più del doppio della domanda attuale. Tra il 2019 e il 2021 la Commissione ha già stanziato 6,1 miliardi che hanno attirato 13,8 miliardi di investimento e nel 2024 un altro miliardo, ma non è ancora bastato per sviluppare una filiera solida e completa per le batterie. Per questo l'Automotive Package mette 1,5 miliardi per supportare la produzione di celle, 300 milioni per i CRM (Critical Raw Materials) e un altro miliardo per la catena del valore collegata promettendo ulteriori supporti finanziari attraverso il Fondo Europeo di Competitività ai quali si aggiungono i 925 milioni per attività di ricerca del programma Horizon Europe Batt4EU nel settennato 2021-'27 e il fondo InvestEU (2 miliardi nel biennio 2026-'27 e altri 6 miliardi successivamente).

La SMA (Small Affordable Car)

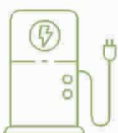
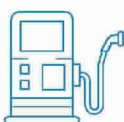


DAL 2020 AL 2024 il prezzo medio delle automobili in UE è cresciuto del 18,3%. Per questo ci sarà una nuova categoria di veicoli definita M1E e alla quale apparterranno le SMA (Small Affordable Cars). Sono queste le E-Car annunciate e che sono ben lontane da una kei-car: sono infatti lunghe fino a 4,2 metri contro i 3,4 delle giapponesi che beneficiano di standard di omologazione e tassazione inferiore. Il perché della scelta: le auto di tali dimensioni e con un prezzo inferiore a 25.000 euro sul mercato sono solo 12 e questa è la fascia dove l'industria può e deve concentrarsi per offrire un'auto sostenibile in termini economici e ambientali. Inoltre questa lunghezza permette di avere una batteria di capacità adeguata ed evita regole specifiche di omologazione accelerando l'industrializzazione e la commercializzazione. Le SMA potranno godere di politiche di incentivazione da parte dei singoli Stati e riceveranno un super-credito poiché varranno 1,3 (+30%) nel computo delle emissioni.

LE CORPORATE FLEET

Le corporate fleet (o flotte aziendali) sono i veicoli a noleggio a lungo e a breve termine, in leasing o acquistati direttamente dalle aziende e rappresentano il 60% del mercato delle autovetture e il 90% di quello dei mezzi commerciali leggeri (LCV). Intervenire su di essi è fondamentale per accelerare e controllare la diffusione della mobilità elettrica, anche attraverso l'usato. L'Automotive Package fissa obiettivi vincolanti per le grandi aziende (50 milioni di fatturato e 250 dipendenti) specifici per ciascun Paese in base al reddito e all'incidenza attuale dei veicoli elettrici e basse emissioni sul mercato. In Italia entro il 2030 le grandi aziende dovranno immatricolare il 69% di auto con emissioni inferiori a 50 g/km di CO₂ e il 45% elettrico, per gli LCV le quote sono rispettivamente del 40% e del 36%. Nel 2035 per entrambi gli obiettivi sono del 95% e dell'80%. I singoli Stati hanno la facoltà di fissare gli obiettivi intermedi e gli strumenti per raggiungerli, incentivi compresi. (Nicola Desiderio) 

IL DIESEL CROLLA E LE NUOVE ACCISE AUMENTERANNO I COSTI



DICEMBRE 2025			
	2024	2025	Variazione(%)
BENZINA	30.235	21.011	-30,5
IBRIDE	43.837	46.950	+7,1
DIESEL	14.055	9.934	-29,3
PLUG-IN	3.709	10.186	+174,6
ELETTRICHE	5.840	12.078	+106,8
TOTALE	107.612	109.626	+2,2%
Dati elaborati dall'UNRAE, il 2 gennaio 2025			

Le immatricolazioni nel 2025 si fermano a 1.525.722, in flessione rispetto al 1.558.720 dell'anno passato. Il Diesel continua a scendere con 144.757 vetture immatricolate nel 2025, il 33,7% in meno rispetto al 2024. Un trend negativo destinato a proseguire per le nuove accise entrate in vigore dal 1° gennaio che, con l'equiparazione della tassazione tra benzina e gasolio, ha causato l'aumento del prezzo alla pompa di quest'ultimo. Risultato? Dal 2026, il Diesel sarà più caro della verde.