

# DIALOGHI STRATEGICI E PIANI DI INAZIONE

Raffaele Bonmezzadri

Il dibattito sul futuro dell'industria dell'auto e sulla decarbonizzazione si allarga. Fra consultazioni, incontri e ipotesi di regole dedicate per le flotte, emergono divisioni fra i costruttori. Intanto, la UE non decide

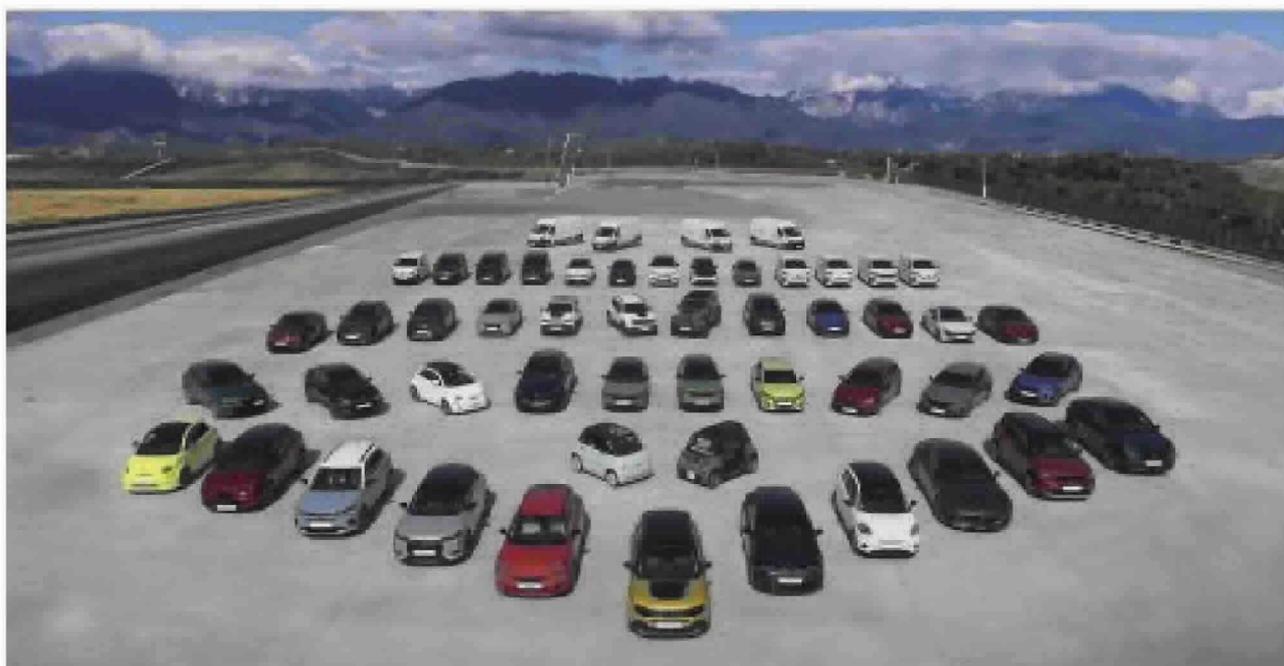
**E** l'ennesimo nulla di fatto sulla revisione del percorso di decarbonizzazione del settore automotive. E, in particolare, sulla definizione di eventuali modalità e tempi specifici per le flotte aziendali rispetto a quelli generali, che prevedono il bando alla vendita di auto e veicoli commerciali a partire dal 2035. Tema che, negli ultimi mesi, si è saldato alla discussione più generale sul rilancio dell'automotive. L'incontro fissato il 12 settembre per la ripresa del cosiddetto dialogo strategico, alla presenza della presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, e, fra gli altri, di alcuni dei portatori d'interessi del settore, ancora una volta non è stato decisivo. D'altra parte, risulta aperta fino al 10 ottobre la consultazione pubblica online indetta

dallo stesso esecutivo UE per raccogliere opinioni sulla revisione delle norme di riduzione delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli leggeri. Ed è recente la chiusura, l'8 settembre, di una seconda consultazione per sondare le posizioni dell'industria, delle aziende, delle associazioni e dei cittadini sulla proposta di una direttiva che introduca misure specifiche, come agevolazioni fiscali o incentivi, per accelerare la diffusione di veicoli a emissioni zero nei parchi automezzi delle imprese e aumentare – si legge nella presentazione – “la disponibilità di veicoli di seconda mano a zero emissioni”.

## D'accordo, ma con distinguo

Sono 482 i contributi ricevuti da questa consultazione. Tre categorie – nell'ordine, imprese, associazioni di categoria e

cittadini – hanno rappresentato quasi l'88% delle risposte. Le segnalazioni di cinque Paesi – Polonia, Belgio, Romania, Germania e Francia (sempre in ordine di numero di interventi) – hanno dato vita a circa il 64% delle osservazioni, mentre quelle italiane hanno pesato per poco più del 3%. Hanno fatto avere i loro pareri, fra le altre, Anav, Aniasa, Confrtrasporto-Conffcommercio, Federauto, Federmetano e Locauto. Da notare che i testi arrivati dai Paesi che hanno contribuito con il maggior numero di risposte partono in molti casi con un'adesione ai principi ispiratori dei provvedimenti di riduzione delle emissioni, per poi però virare rapidamente verso lunghe analisi di quelle che potrebbero essere le relative conseguenze economiche e sociali. Sarà interessante osservare il peso che verrà





**60%**

La percentuale di automobili aziendali, autobus e veicoli commerciali e industriali sul totale delle immatricolazioni annue nei Paesi dell'Unione Europea

**2**

Le consultazioni pubbliche online organizzate dalla Commissione europea sulle posizioni di cittadini, aziende e associazioni in tema di misure di decarbonizzazione



Mentre l'Acea, l'associazione europea dei costruttori di veicoli, ha chiesto alla UE di ricalibrare il percorso di decarbonizzazione, alcune Case hanno firmato un appello per il mantenimento dell'obiettivo zero emissioni al 2035

dato ai risultati di una consultazione i cui risultati hanno preso una direzione diversa rispetto agli intendimenti espressi dalla Commissione sei mesi fa. Era il 5 marzo, e la volontà di Bruxelles di procedere con misure specifiche per le flotte apparve evidente dal contrasto fra la genericità del Piano d'azione per l'auto, il documento principale, e il livello di approfondimento dell'allegato dedicato alle flotte aziendali.

#### Dalle auto ai camion

Il principale organo della UE aveva individuato proprio nell'eterogeneo mix di mezzi a supporto di attività private e pubbliche – auto aziendali, taxi, veicoli commerciali, autobus e camion – la massa critica su cui concentrare le azioni per intervenire in maniera più incisiva sul taglio progressivo delle emissioni di CO<sub>2</sub> da attività di trasporto su strada. La logica è: focalizzarsi sulle "corporate fleets", secondo la definizione della Commissione, per lasciare pressoché inalterate le direttive riguardo alle modalità di raggiungimento del bando dei motori endotermici a partire dal 2035. Nell'elenco delle categorie interessate, che – sempre secondo l'esecutivo UE – rappresentano il 60% delle vendite di veicoli nell'Unione, rientrano anche i parchi delle società di noleggio a breve termine e le autoimmatricolazioni dei costruttori (non si parla di concessionarie) per esposizione

e test drive: come dire, un forte incentivo – o un obbligo, si vedrà – non solo a non costruire, ma anche a non promuovere veicoli con motori a combustione.

#### Un'estate di dichiarazioni e divisioni

Il documento indica anche alcune aree di intervento rapido (letteralmente, "aree di azione immediata"), per arrivare a una tassazione capace di rendere i mezzi aziendali a zero emissioni più attraenti e a politiche specifiche riguardanti taxi e noleggio con conducente, fino all'inclusione, fra le categorie appripista, delle attività di autonoleggio in snodi come aeroporti e stazioni. Dato che la proposta di direttiva vera e propria dovrebbe arrivare entro la fine di quest'anno, durante l'estate si sono susseguite prese di posizione per invocare una maggiore apertura tecnologica riguardo agli obiettivi, specie dopo la diffusione di indiscrezioni sulle intenzioni della Commissione di anticipare al 2030 lo stop ai motori termici nelle corporate fleet. Alla decisa risposta negativa del governo tedesco, la stessa Commissione ha risposto che le proposte riguardanti la decarbonizzazione attraverso le flotte provenivano direttamente dall'industria dell'auto. E se la dichiarazione ufficiale della Vda (l'associazione dei costruttori tedeschi) di rifiuto dell'ipotesi di anticipo al 2030 ha dato l'impressione di una linea comune almeno sul fronte delle flotte aziendali, in ambito

europeo gli sviluppi più recenti hanno messo in luce visioni nettamente differenti fra le Case. Le organizzazioni continentali dei costruttori di veicoli (Acea) e dei fornitori (Clepa), a fine agosto, hanno indirizzato una lettera alla presidente della Commissione proprio in vista della ripresa del dialogo strategico del 12 settembre, per rimarcare l'assenza di un piano organico da parte delle istituzioni europee che crei i presupposti per la transizione. Solo pochi giorni dopo, un secondo appello, proveniente da 150 dirigenti del raggruppamento #TakeChargeEU (vi sono rappresentate, fra le altre, Polestar e Volvo) ha aperto una fronda nell'industria, rivolgendosi alla stessa presidente von der Leyen affinché l'esecutivo mantenga il calendario delle scadenze sulla decarbonizzazione e, in particolare, il bando dei motori termici dal 2035. Se questa fase d'incertezza dovesse protrarsi, lasciando insoddisfatti sia i fautori della conferma delle misure del Green deal sia quelli della loro rimodulazione, è facile immaginare un futuro a medio termine in cui i singoli governi continueranno a prendere iniziative sulla regolazione del mercato delle flotte in maniera indipendente. Ma la mancanza di incisività dei costruttori nel difendere le proprie posizioni, oltre che dalle loro divisioni, potrebbe dipendere anche dal diffondersi di una segreta speranza. Quale, lo spieghiamo nell'articolo a pagina 14. **F&B**