

Ieri si è tenuto il secondo incontro del Dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica europea. Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Europea, ha affermato "Abbiamo avuto una discussione proficua, intensa e produttiva. Ed è molto chiaro ora che è tempo di agire su una serie di priorità. Voglio condividere con voi i miei pensieri su questo." Sotto la risposta di Acea, l'associazione dei produttori auto europei, e di Clepa, l'Associazione europea dei fornitori automobilistici.

*Innanzitutto, il tema dell'**innovazione** è stato dominante. Dovrebbe essere al centro di tutto ciò che facciamo per garantire il futuro dell'industria automobilistica in Europa, senza alcun dubbio. Ad esempio, abbiamo concordato che abbiamo bisogno di una grande spinta nel software e nell'hardware per la guida autonoma. Sappiamo che la concorrenza globale è feroce. Quindi dobbiamo agire in grande e dobbiamo essere grandi. La scala su questo argomento è importante, più che mai. Ecco perché abbiamo concordato che creeremo e sosterremo un'alleanza di settore. Le aziende saranno in grado di mettere in comune le risorse. Svilupperanno software, chip e tecnologia di guida autonoma condivisi. Da parte nostra, perfezioneremo le regole di test e distribuzione. Aiuteremo anche a lanciare progetti pilota su larga scala per la guida autonoma. Perché l'obiettivo è molto semplice: dobbiamo portare i veicoli autonomi sulle strade europee più velocemente.*



*Il secondo argomento di cui abbiamo discusso è stata la **transizione verso una mobilità pulita**. C'è una chiara richiesta di maggiore flessibilità sugli obiettivi di CO2. Il principio chiave qui è l'equilibrio. Da un lato, abbiamo bisogno di prevedibilità ed equità per i pionieri, coloro che hanno fatto i compiti a casa con successo. Ciò significa che dobbiamo attenerci agli obiettivi concordati. Dall'altro, dobbiamo ascoltare le voci degli stakeholder che chiedono più pragmatismo in questi tempi difficili e neutralità tecnologica. **Soprattutto quando si tratta degli obiettivi del 2025 e delle relative sanzioni in caso di***

inadempienza. Per affrontare questo in modo equilibrato, questo mese proporrò un **emendamento mirato al regolamento sugli standard di CO2.**

*Invece della conformità annuale, le aziende avranno tre anni: questo è il principio del banking and loan: gli obiettivi rimarranno gli stessi e dovranno essere rispettati. Ciò significa più respiro per l'industria e più chiarezza, e senza modificare gli obiettivi concordati. Sono certa che un emendamento così mirato potrebbe essere concordato rapidamente dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Perché ovviamente ha senso solo se concordato rapidamente. Allo stesso tempo, ci prepareremo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, con la piena **neutralità tecnologica** come principio fondamentale.*

*Il mio terzo punto riguarda la **competitività**. Abbiamo bisogno che le filiere europee di fornitura di automobili siano più solide e più resilienti, soprattutto quando si tratta di batterie. Qui, ci troviamo di fronte a una sfida. Perché mentre la nostra produzione è in aumento, vediamo che le batterie importate sono più economiche. Non possiamo permettere che i veicoli elettrici diventino più costosi. Ma non possiamo nemmeno permetterci di creare nuove dipendenze. Quindi, esploreremo il supporto diretto per i produttori di batterie dell'UE. Introdurremo gradualmente requisiti di contenuto europei per celle e componenti delle batterie. E naturalmente, continueremo a ridurre la burocrazia. La semplificazione normativa continuerà.*

*Quindi ecco alcune delle nostre azioni prioritarie. Ce ne sono altre in arrivo, naturalmente. E questo sarà presentato in un piano d'azione il **5 marzo**. Ma lasciatemi anche sottolineare che oggi non è stata la fine del dialogo con l'industria automobilistica. Continueremo a impegnarci; continueremo i filoni di lavoro che abbiamo con i Commissari. E abbiamo concordato che ci incontreremo di nuovo a livello di CEO prima della pausa estiva. Grazie.*

Le case automobilistiche e i fornitori riconoscono gli sforzi collettivi del dialogo strategico, ma aggiungono che non c'è tempo da perdere per salvaguardare la competitività. I produttori di veicoli e i fornitori automobilistici europei hanno investito centinaia di miliardi di euro e si sono impegnati a fare della mobilità a zero emissioni un modello di business di successo. L'urgenza di agire c'è: il mercato dei veicoli a zero emissioni non sta decollando abbastanza velocemente. La transizione può funzionare solo se abbinata ad azioni immediate e ambiziose per potenziare le infrastrutture, richiedere incentivi e misure per ridurre i costi di produzione.

La discussione di ieri su un approccio più pragmatico per la decarbonizzazione basato sul

principio di neutralità tecnologica riconosce la necessità di un controllo della realtà affinché questa transizione abbia successo. La proposta di riduzione delle sanzioni per gli obiettivi del 2025 per auto e furgoni è un primo passo nella giusta direzione e anche un maggiore supporto per i veicoli autonomi e la filiera di fornitura di batterie europea sono segnali positivi. Tuttavia, il ruolo unico e le sfide del settore dei camion e degli autobus necessitano ancora di un riconoscimento appropriato.

Ola Källenius, Presidente dell'ACEA e CEO di Mercedes-Benz, ha affermato: *“Questo dialogo strategico arriva esattamente al momento giusto. La trasformazione del nostro settore automobilistico è in pieno svolgimento e ora dobbiamo definire un quadro che garantisca la competitività dell'UE in questo settore critico. La transizione verso una mobilità a zero emissioni e un'industria automobilistica europea fiorente devono procedere insieme: questo non è negoziabile.*

Apprezziamo l'attenzione rivolta all'accelerazione dell'implementazione della guida autonoma e le misure di riduzione delle emissioni di CO2 proposte per il 2025 per autovetture e furgoni. Ma vorrei essere chiaro sulla nostra preoccupazione principale: come tracciare la rotta verso il 2035 con la flessibilità e il pragmatismo necessari per far funzionare questa transizione? Questa è la domanda fondamentale che vorremmo affrontare con il Presidente della Commissione durante il prossimo incontro di dialogo strategico”.

Matthias Zink, Presidente dell'Associazione europea dei fornitori automobilistici (CLEPA), ha aggiunto: *“I fornitori, insieme ai produttori di veicoli, stanno guidando la decarbonizzazione del settore automobilistico e noi la faremo accadere. Tuttavia, una maggiore flessibilità è essenziale per garantire che la transizione sia ambiziosa e realisticamente realizzabile. Una domanda cruciale rimane senza risposta: come possiamo stabilire un quadro normativo aperto alla tecnologia che consenta soluzioni come i PHEV e gli estensori di autonomia oltre il 2035? Questo deve essere un elemento chiave dell'Automotive Action Plan e una parte fondamentale della revisione della normativa sulla CO2. Oltre 3.000 aziende, molte delle quali piccole e medie imprese, dipendono da questa flessibilità per prosperare in Europa”.*

I produttori di veicoli e i fornitori del settore automobilistico hanno ribadito la richiesta congiunta di affrontare in via prioritaria le seguenti questioni prioritarie:

- Accelerare le revisioni dei regolamenti sulla CO2 per auto, furgoni e veicoli pesanti fino al 2025, inclusa una valutazione urgente delle condizioni abilitanti del settore.
- Misure ambiziose per affrontare le condizioni abilitanti insufficienti che rallentano la trasformazione: il settore deve vedere obiettivi AFIR aumentati, incentivi fiscali e di

acquisto per aumentare l'adozione di massa di veicoli a zero emissioni e una serie specifica di misure per stimolare la domanda per il segmento dei veicoli pesanti affrontando il costo totale di proprietà.

- **Mantenere l'apertura tecnologica:** di fronte alla concorrenza globale e alla dipendenza dalla tecnologia delle batterie controllata da altre regioni, mantenere la flessibilità per tutte le tecnologie, inclusi PHEV, estensori di autonomia, idrogeno e altre soluzioni a impatto climatico zero, è fondamentale per la resilienza e l'autonomia strategica dell'Europa.
- **Commercio e partnership con altre regioni:** garantire una politica commerciale equilibrata che livelli il campo di gioco con i concorrenti globali, che salvaguardi sia il valore aggiunto europeo sia i vantaggi di una catena di fornitura connessa a livello globale. Garantire l'accesso ai finanziamenti per la catena di fornitura automobilistica per consentire la competitività globale nelle tecnologie automobilistiche critiche.

L'industria automobilistica riconosce gli sforzi collettivi della Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen e dei Commissari Tzitzikostas, Séjourné, Minzatu, Virkkunen e Hoekstra per essersi impegnati con il settore in questa fase critica e non vede l'ora di lavorare con loro per realizzare il Piano d'azione.

© riproduzione riservata pubblicato il 4 / 03 / 2025