



RASSEGNA STAMPA

Comunicato su Piano d'azione UE per l'Automotive

5 Marzo 2025

Torino, 6 marzo 2025

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Borsaitaliana.it	05/03/2025	<i>ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"</i>	2
	Borsaitaliana.it	05/03/2025	<i>Auto: Anfia, serve vero piano Ue o settore e' destinato a scomparire</i>	3
	Teleborsa.it	05/03/2025	<i>ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"</i>	4
	Repubblica.it	05/03/2025	<i>ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"</i>	5
	Lastampa.it	05/03/2025	<i>ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"</i>	7
	IlsecoloXIX.it	05/03/2025	<i>ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"</i>	9
	Rainews.it	05/03/2025	<i>Dagli ambientalisti all'industria, reazioni contrastanti al piano Ue per l'auto</i>	10
	Rai.it	05/03/2025	<i>"Radio anch'io", la riforma della Giustizia</i>	11
6	Il Sole 24 Ore	06/03/2025	<i>Associazioni divise tra passi avanti e criticita' irrisolte (A.An.)</i>	12
39	Corriere della Sera	06/03/2025	<i>Biocarburanti anche oltre il 2035: la Ue presenta il piano per l'auto (F.Basso)</i>	13
47	La Repubblica	06/03/2025	<i>Bruxelles conferma il 2035 ma l'auto non sara' solo elettrica (D.Longhin)</i>	15
8/9	La Stampa	06/03/2025	<i>Bruxelles sospende le multe per due anni I costruttori: "Passi avanti ma non basta" (E.Bonini/C.Luise)</i>	17
1+8	Il Giornale	06/03/2025	<i>Vetture green, dalla Ue solo mezzo passo indietro (P.Bonora)</i>	18
19	Il Messaggero	06/03/2025	<i>Auto, in bilico lo stop ai motori termici Incentivi alle e-car (G.Rosana)</i>	19
11	Libero Quotidiano	06/03/2025	<i>Auto, l'Europa si pente. Ma in ritardo (A.Castro)</i>	20
1+6	Il Manifesto	06/03/2025	<i>Automotive. Da Bruxelles zero garanzie sul lavoro (R.Chiari)</i>	22
	Corriere.it	06/03/2025	<i>Auto, biocarburanti anche dal 2035: la Ue presenta il suo «piano d'azione» per l'auto</i>	24
	Ilgiornale.it	06/03/2025	<i>Ue, mezzo passo indietro sul diktat auto elettrica</i>	25
	Ilmessaggero.it	06/03/2025	<i>Auto, in bilico lo stop ai motori termici. Incentivi alle e-car</i>	27
	Ilmanifesto.it	06/03/2025	<i>Ue, briciole per l'auto e zero garanzie sul lavoro il manifesto</i>	31
	Sicuraauto.it	06/03/2025	<i>Case auto contro il Piano d'azione UE: "Misure troppo timide"</i>	33
	Partsweb.it	06/03/2025	<i>Piano europeo auto, ANFIA: la Commissione europea partorisce un topolino</i>	37
	Siderweb.com	06/03/2025	<i>Automotive, Anfia: «Piano d'azione insufficiente» - Secondo l'associazione, il documento non ha rece</i>	39
	Fleetime.it	06/03/2025	<i>Piano europeo auto: la commissione europea partorisce un Topolino</i>	41
	Ferpress.it	06/03/2025	<i>Automotive: Anfia, con piano d'azione l'Ue partorisce un topolino</i>	43
	Italianpress.eu	06/03/2025	<i>ANFIA: Piano UE insoddisfacente per la transizione auto</i>	44
	Affaritaliani.it	06/03/2025	<i>ANFIA, Vavassori critica il piano europeo per l'auto: UE delude l'industria automobilistica</i>	46



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Teleborsa](#) > [economia](#)

ANFIA: "PIANO UE INSODDISFACENTE PER LA TRANSIZIONE AUTO"



(Teleborsa) - "Ci prepariamo ad **accelerare i lavori sulla revisione del 2035**, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della **Presidente Ursula von der Leyen** dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato

oggi, **ANFIA** ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento. Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollevate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il tema delle previste **multe a carico dei Costruttori per il 2025** è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa.

ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad **evidenziare a tutte le istituzioni europee** che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi.

"Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica - ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, **l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile**. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".

(Foto: © ssilver / 123RF)

(TELEBORSA) 05-03-2025 20:01



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)

AUTO: ANFIA, SERVE VERO PIANO UE O SETTORE E' DESTINATO A SCOMPARIRE

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 05 mar - 'Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica'. Lo ha dichiarato Roberto Vavassori, presidente di Anfia, commentando il piano della Commissione Ue sull'auto, che non è considerato 'soddisfacente: la Commissione Ue partorisce un topolino', per questo, Anfia, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi'. In particolare, secondo Vavassori, 'per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'Ue deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative a un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica'.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 05-03-25 18:46:55 (0658) 5 NNNN

TAG

CONGIUNTURA OCCUPAZIONE ITA

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità





Giovedì 6 Marzo 2025, ore 02.46



teleborsa

09 A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U

Home / Notizie / Quotazioni / Rubriche / Agenda / Video / Analisi Tecnica

Home Page / Notizie / ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"

ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"

Economia 05 marzo 2025 - 20.01



(Teleborsa) - "Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della **Presidente Ursula von der Leyen** dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato oggi, **ANFIA ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento**. Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollevate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il tema delle previste **multe a carico dei Costruttori per il 2025** è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa.

ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad **evidenziare a tutte le istituzioni europee** che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi.

"Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica - ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, **l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile**. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".

(Foto: © ssilver / 123RF)

Argomenti trattati

Europa (492)

Altre notizie

- Nissan, Fitch declassa il rating a livello junk con outlook negativo
- Auto UE, vendite gennaio -2,1%. CSP: crisi mercato dipende da transizione all'elettrico imposta dall'UE
- Byd Supplier Meeting: "Strategia industriale Ue della tech company e opportunità di sourcing su tecnologie per mobilità del futuro"
- Emissioni auto, Urso: salvata industria europea
- Dazi, Trump concede un mese esenzioni a industria auto
- Aftermarket Truck, ANFIA ottimi risultati nel 2024

Seguici su Facebook



Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"



5 marzo 2025 - 20.06

Ricerca titolo



(Teleborsa) - "Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della **Presidente Ursula von der Leyen** dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato oggi, **ANFIA** ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento. Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il tema delle previste multe a carico dei Costruttori per il 2025 è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa.

ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi.

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 43.057 +1,26%

FTSE 100 8.756 -0,04%

FTSE MIB 38.519 +2,08%

Germany DAX 23.081 +3,38%

Hang Seng Index* 22.941,77 -0,28%

Nasdaq 18.555 +1,47%

Nikkei 225 37.393,00 +0,17%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

"Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica - ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".

(Foto: © ssilver / I23RF)

powered by **teleborsa**

1

1,07

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

la Repubblica

GEDI News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

Abbonati

APP

[Iphone](#) | [Android](#)

SOCIAL

SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdÄ-Robinson

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"

TELEBORSA

Publicato il 05/03/2025
Ultima modifica il 05/03/2025 alle ore 20:01



"Ci prepariamo ad **accelerare i lavori sulla revisione del 2035**, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della **Presidente Ursula von der Leyen** dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato

oggi, **ANFIA ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento**. Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il tema delle previste **multe a carico dei Costruttori per il 2025** è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa.

ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad **evidenziare a tutte le istituzioni europee** che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi.

"Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica - ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, **l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile**. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

31/01/2025



Auto, Bruxelles prepara piano: "misure necessarie per proteggere settore"

28/01/2025

Stellantis, Bruno: Italia al centro delle strategie del Gruppo

27/02/2025

Automotive, ANFIA: quarto anno di crescita per mercato Aftermarker

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

05/03/2025

Dazi, Trump concede un mese esenzioni a industria auto

05/03/2025

"La giustizia adotta la scuola", la Fondazione Vittorio Occorsio presenta la V edizione del progetto

05/03/2025

MEF, entrate 2024 in aumento di oltre 35 miliardi euro (+6,2%)

05/03/2025

New York: luce verde per General Motors

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa
Calcola le rate del mutuo

Auto
Quale automobile posso permettermi?

Titoli
Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente
Quanto costa andare in rosso?

anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".

(Foto: © ssilver / 123RF)

Servizio a cura di teleborsa

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

Contatti

Sede

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"

"Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035 , mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della Presidente Ursula von der Leyen dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato oggi, ANFIA ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento . Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano. Anche il tema delle previste multe a carico dei Costruttori per il 2025 è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa. ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi. "Apprezziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica - ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA . La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che rangeextender alimentati con carburanti di origine non fossile . Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".



Dagli ambientalisti all'industria, reazioni contrastanti al piano Ue per l'auto

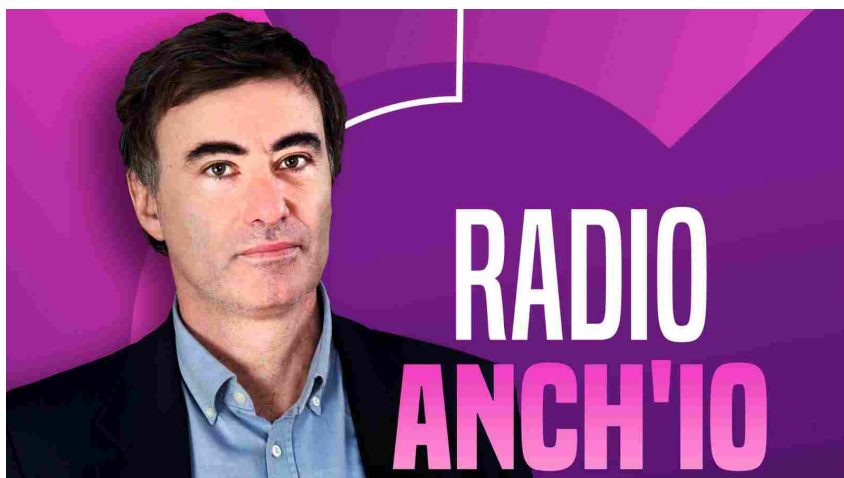
"Deludente", "inadeguato", un "passo indietro sul clima", un "favore ai colossi dell'auto". Sono quasi tutte negative, anche se in alcuni casi per motivi opposti, le reazioni al Piano per il rilancio del settore automotive presentato a Bruxelles dalla Commissione europea. Un pacchetto di misure basato su fondi già previsti e che accoglie, almeno in parte, le richieste dell'industria, dal rinvio dell'entrata in vigore delle multe per i produttori all'anticipo della revisione dei regolamenti comunitari sulle emissioni nocive. **Anfia**: "La Commissione ha partorito un topolino"



"La Commissione europea ha partorito un topolino", è il commento tranchant di **Anfia**, l'associazione che riunisce la filiera automobilistica italiana. "Dopo lunghi mesi di incontri ai più alti livelli", si legge in un comunicato, "il documento rilasciato dalla Commissione contiene solo alcuni primi elementi richiesti dall'industria, mentre, nonostante le attese e le sollecitazioni, ne mancano molti altri essenziali". A partire dalla neutralità tecnologica, chiarisce il presidente di **Anfia** Roberto Vavassori. "La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile". T&E: "A repentaglio la corsa all'elettrificazione" Altrettanto critica, ma per altri motivi, è Transport&Environment, la principale organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, secondo cui il rinvio di un triennio delle multe per i costruttori inquinanti "mette a repentaglio il principale stimolo per l'automotive europea a recuperare terreno nella corsa all'elettrificazione. T&E sottolinea che le misure positive, ancora generiche, previste nel piano per promuovere schemi di sussidi nazionali e il social leasing per i veicoli elettrici, verranno vanificate dall'indebolimento degli obiettivi di CO2 per il 2025". Secondo l'organizzazione, infatti, "l'allentamento di questi obiettivi porterebbe le case automobilistiche a vendere fino a 880.000 auto elettriche in meno tra il 2025 e il 2027 rispetto agli obiettivi attuali". Api Torino: "Bene il piano, ma serve di più" Anche tra i partiti, da sinistra a destra, piovono critiche sul piano, mentre è più ottimista Api Torino. "Il Piano d'azione per l'auto presentato da Ursula von der Leyen è un buon passo in avanti. E' necessario però capire come si declinerà nell'operatività senza dimenticare che, vista la situazione delle nostre imprese, sono comunque necessari interventi nazionali", è il commento di Alberto Russo, vicepresidente di Api Torino e coordinatore della filiera automotive dell'associazione. "L'aver introdotto una certa gradualità nelle misure che vincolano le imprese all'applicazione del green deal - osserva Russo - consente alle aziende più spazio per rinnovare gli impianti con investimenti sostenibili". Per Russo tuttavia "per risollevarle le sorti del sistema dell'automotive, servono interventi di breve e di medio lungo periodo non solo a livello europeo ma anche nazionale. Nel breve periodo servono azioni che facciano prendere fiato alle imprese, una moratoria sugli interessi per gli investimenti effettuati nel periodo post Covid oppure per adeguarsi al green deal, ma anche al sostegno dei livelli occupazionali attraverso la revisione del meccanismo della cig almeno per i prossimi due anni".

"Radio anch'io", la riforma della Giustizia

E il piano europeo per l'auto



Condividi

L'incontro a Palazzo Chigi tra Meloni e Nordio e i vertici dell'Anm e dei penalisti. Il Governo andrà avanti con la separazione delle carriere? Se ne parla a "Radio anch'io" in onda giovedì 6 marzo alle 7.30 su Rai Radio 1. Nella seconda parte della puntata, dalle 8.30, si parlerà del piano per il settore automobilistico europeo presentato dalla Commissione: cosa contiene, cosa cambia nella transizione ecologica? Tra gli ospiti di Giorgio Zanchini: dalle 7.30, Francesco Paolo Sisto, viceministro alla Giustizia, Forza Italia; Rocco Gustavo Maruotti, segretario Anm e Giovanni Bianconi, del Corriere della Sera. Dalle 8.30 intervengono: Massimiliano Salini, europarlamentare di Forza Italia- Vicepresidente del Gruppo Partito Popolare Europeo; Angelo Bonelli, co-portavoce nazionale di Europa Verde e deputato di Alleanza Verdi e Sinistra; Fabio Pressi, presidente di Motus-E; Gianmarco Giorda, Direttore Generale Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA).

ULTIMI COMUNICATI:

RAI Scomparsa Pizzul: "Addio a volto e voce dello sport del servizio pubblico"

RAI Ascolti tv di martedì 4 marzo

RAI Ascolti Total Audience di martedì 4 marzo

RAI Ascolti Tv di lunedì 3 marzo

RAI Ascolti Total Audience di lunedì 3 marzo

Associazioni divise tra passi avanti e criticità irrisolte

Le reazioni

Piano accolto con favore
da Acea, insoddisfatta
Anfia: mancano date certe

Tra flessibilità e criticità. Il Piano d'azione per l'automotive presentato ieri dalla Commissione Europea rende ufficiale il primo passo verso un approccio più pragmatico per centrare gli obiettivi della decarbonizzazione. Il tempo concesso a un settore che vale mille miliardi del Pil europeo e 13 milioni di occupati è stato accolto con favore dall'Associazione europea dei costruttori (Acea). Una boccata d'ossigeno. Tuttavia, Acea ha sottolineato l'importanza di misure meno generiche per il potenziamento delle infrastrutture di ricarica e di incentivi alla domanda (voci previste dal Piano, ad esempio quando si richiama il coordinamento tra Stati, lasciando tempi e modi indefiniti, ndr), senza i quali la transizione non potrà avvenire ai ritmi stabiliti.

Che ci sia ancora molto da fare lo ha ricordato il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso: «Abbiamo costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e ad anticipare la revisione del regolamento CO2, con-

dizioni necessarie ma non sufficienti per evitare il collasso dell'industria dell'auto. Ora occorre da subito far fronte comune per superare la follia del Green Deal, imponendo la neutralità tecnologica, risorse adeguate per le imprese e i lavoratori della filiera e per garantire l'autonomia strategica sulle batterie elettriche. Serve il massimo sforzo comune».

Molto insoddisfatta **Anfia**, l'Associazione nazionale della filiera automobilistica, secondo cui il piano di Bruxelles «non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo» delle diverse azioni e infine «gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano». In assenza di tutto questo «il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica». Manca, inoltre, «in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali».

Da Bruxelles Transport & Environment, la principale organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, coerentemente con la sua linea ha manifestato preoccupazione per l'allentamento degli obiettivi sui limiti alle emissioni di CO2 per il 2025, sostenendo che ciò potrebbe ridurre la vendita di auto elettriche fino a 880mila unità tra il 2025 e il 2027 (praticamente dimezzate, ndr), con un conseguente rallentamento del processo di elettrificazione. Sul fronte politico, il Partito popolare europeo ha accolto positivamente il piano nel suo complesso, pur evidenziando la mancanza di un cambio di direzione sullo stop definitivo ai motori termici dal 2035. Dal versante dei Socialisti e Democratici sono arrivate critiche alla concessione della proroga fino al 2027 per il rispetto dei limiti alle emissioni, ritenendola un freno all'innovazione e un rischio per la competitività europea nei confronti della Cina.

—**AlAn.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il ministro Urso:
rimossa la trappola
delle multe e
anticipata la revisione
del regolamento CO2**



Biocarburanti anche oltre il 2035: la Ue presenta il piano per l'auto

Bruxelles anticipa a quest'anno la revisione delle regole. Multe, tre anni di tempo in più

DALLA NOSTRA CORRISPONDENTE

BRUXELLES Anticipo a quest'anno della revisione del regolamento che prevede l'obbligo per auto nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi di non produrre alcuna emissione di CO₂ dal 2035. Più neutralità tecnologica. Il commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzizikostas ha presentato ieri il Piano industriale per il settore dell'automotive cercando di andare incontro alle richieste del settore profondamente in crisi e di alcuni Stati membri, tra cui l'Italia.

Restano però gli «obiettivi di emissioni concordati (il bando delle auto a benzina e diesel dal 2035, ndr), ma con un approccio pragmatico e flessibile», ha spiegato la presidente della Commissione Ursula von der Leyen in una nota, aggiungendo che «il nostro obiettivo comune è un'industria automobilistica sostenibile, competitiva e innovativa».

«Non abbiamo tempo da perdere, la revisione della normativa sulle emissioni di CO₂ avrà luogo nel terzo e quarto trimestre del 2025 anziché nel 2026», ha detto in

conferenza stampa Tzizikostas, spiegando che «i carburanti sintetici (e-fuels) avranno un ruolo e saranno inseriti nella revisione della normativa», andando così incontro alle richieste della Germania. Ma il commissario ha anche aggiunto: «Valuteremo nel contempo se altre tecnologie potranno avere un ruolo». Un'apertura ai biocarburanti su cui sta insistendo l'Italia, confermata dal vicepresidente della Commissione Stéphane Séjourné che ieri in visita a un impianto di Renault, ha detto che nella revisione delle norme «biofuels, e-fuels e neutralità tecnologica saranno al centro delle discussioni».

Quanto alle multe a carico dei costruttori per il mancato rispetto dei target di emissioni di CO₂ per il 2025, il commissario Tzizikostas ha confermato quanto anticipato dalla presidente von der Leyen: vi sarà un emendamento mirato che permetterà di spalmare il calcolo della quota di elettrico su tre anni, e quindi di recuperare nel 2026 e nel 2027 gli obiettivi

mancati nel 2025.

L'obiettivo del piano, che è il risultato del Dialogo strategico promosso con gli stakeholder da von der Leyen, è aumentare la domanda di veicoli a zero emissioni attraverso incentivi e aiutare l'industria a portare i veicoli autonomi sulle strade europee più velocemente. Tzizikostas ha elencato le risorse finanziarie a disposizione: «Fino a 50 miliardi nell'ambito di InvestEU per tecnologie pulite e mobilità pulita; 1,8 miliardi dal Fondo per l'innovazione per la produzione di batterie; 1 miliardo di euro da Horizon Europe (investimenti pubblici e privati, ndr) per veicoli connessi e autonomi e batterie; 570 milioni nell'ambito del meccanismo per le infrastrutture sui combustibili alternativi per i punti di ricarica, con attenzione ai camion». Sono previsti fondi anche per lo sviluppo delle competenze, inclusi 90 milioni di euro da Erasmus+ per la formazione della forza lavoro e finanziamenti aggiuntivi per le Pmi. Contestualmente al piano, la Commissione ha presentato

una comunicazione per la decarbonizzazione delle flotte aziendali che rappresentano circa il 60% delle nuove immatricolazioni di auto.

«Abbiamo costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e ad anticipare la revisione del regolamento Co₂: condizioni necessarie ma non sufficienti a evitare il collasso dell'industria dell'auto», ha commentato il ministro delle Imprese Adolfo Urso. Secondo il direttore generale dell'Associazione dei costruttori di automobili europei (Acea), Sigrid de Vries, il piano «individua molti campi chiave in cui è necessario un lavoro immediato» e la flessibilità proposta per soddisfare gli obiettivi di CO₂ nei prossimi anni «è un gradito primo passo verso un approccio più pragmatico alla decarbonizzazione dettato dalle realtà di mercato e geopolitiche». Mentre per l'Anfia «non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate». Per la Fim-Cisl è «insufficiente».

Francesca Basso

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Il commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzizikostas, ha presentato il Piano industriale per il settore europeo dell'automotive

● Il piano prevede l'anticipo al 2025 della revisione del regolamento che prevede l'obbligo per i veicoli di non produrre emissioni di anidride carbonica dal 2035

● Nella revisione normativa saranno inseriti anche i carburanti sintetici

● Bruxelles valuterà anche quale ruolo potranno avere altre tecnologie come i biocarburanti

Le risorse

● Il piano avrà a disposizione risorse fino a 50 miliardi nell'ambito di InvestEU per tecnologie pulite e mobilità pulita

● Stanziati 1,8 miliardi per la produzione di batterie, un miliardo per le auto connesse e 570 milioni per le reti di ricarica

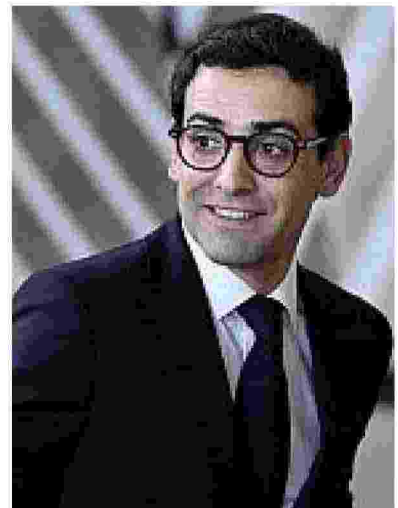
Il ministro
Urso: abbiamo costretto Bruxelles a rimuovere la trappola delle multe



Ursula von der Leyen
Il nostro obiettivo comune è un'industria sostenibile, competitiva e innovativa



Apostolos Tzizikostas
I carburanti sintetici avranno un ruolo e altre tecnologie saranno valutate



Stéphane Séjourné
È necessario fornire un quadro normativo solido, robusto e prevedibile

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Bruxelles conferma il 2035 ma l'auto non sarà solo elettrica

Revisione del regolamento anticipata di un anno. Tzitzikostas: "Valuteremo altre tecnologie" Apertura ai carburanti alternativi. Urso: "Rimossa la trappola delle multe sulle emissioni"

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

C'è chi può essere soddisfatto. Il testo definitivo del Piano d'azione dell'auto accontenta in primis il governo italiano, e in particolare il ministro delle Imprese e del Made in Italy, e poi le case costruttrici, rappresentate dall'Accea, l'associazione che le raggruppa. Urso, dopo averlo ripetuto come un mantra, influenzando anche altri Paesi Ue, è riuscito ad ottenere dalla Commissione l'anticipo di un anno della revisione del regolamento che impone lo stop al motore termico a partire dal 2035. Le valutazioni non saranno fatte nel 2026, ma già nel corso del 2025, nel terzo e quarto trimestre. Non solo. Nel Piano è presente il concetto di «neutralità tecnologica». Insomma, non solo elettrico dopo il 2035, ma carburanti alternativi che garantiscano zero emissioni con motori tradizionali, e l'Italia spera di poter includere il biofuel oltre

agli e-fuel cari ai tedeschi.

Il commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, annuncia l'anticipo della revisione del regolamento e sottolinea che «non si può perdere tempo, ma lo stop ai motori termici nel 2035 resta, anche se valuteremo la possibilità di utilizzare nuove o altre tecnologie». E il vicepresidente Stéphane Séjourné, in visita a un impianto di Renault, ha aggiunto che «biofuels, e-fuels e neutralità tecnologica saranno al centro delle discussioni».

Urso rivendica di aver «costretto Bruxelles a rimuovere la trappola delle multe e anticipare la revisione: condizioni necessarie ma non sufficienti a evitare il collasso dell'industria dell'auto». E ora rilancia: «Far fronte comune per superare la follia del Green Deal». Il fronte comune delle case produttrici ha indotto la Commissione a scongiurare il rischio di multe salate, tra i 15 e i 16 miliardi, sulle emissioni di CO₂. La conformità ai limiti verrà calcolata su tre anni e non su uno. L'Accea è soddisfatta. «La flessibilità proposta è un gradito primo passo verso un approccio più pragmatico alla decarbonizzazione e promette un po' di

respiro per i produttori», sottolinea il direttore generale dell'associazione, Sigrid de Vries. Il club dei produttori però, insiste sul potenziamento della rete delle colonnine di ricarica. Anche Stellantis apprezza il Piano, l'impegno sull'innovazione e sulla produzione di batterie, ma chiede di abbassare il costo dell'energia e di dare incentivi all'acquisto. Non mancano gli insoddisfatti. In testa i partiti politici di Bruxelles. All'interno della Commissione si è discusso fino all'ultimo. Tutti scontenti, dagli eurodeputati Conservatori e Ppe, che considerano il testo «deludente» e «insufficiente», fino ai Verdi, che ragionano sulla portata degli investimenti, «minima». I 5 Stelle annunciano una manifestazione ai cancelli di Mirafiori il 21 marzo per chiedere di più. Anche l'Anfia, l'associazione delle imprese dell'indotto auto, con il presidente Roberto Vavassori considera il piano «limitato». Pochi soldi, poche iniziative: «Manca l'indicazione di date certe e azioni concrete. Sono solo principi». E anche i sindacati, come la Fim-Cisl, considerano il Piano «insufficiente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel piano incentivi mirati con risorse scarse

GUIDA AUTONOMA

Individuare città e aree per i test oltre a standard comuni

Guida autonoma e veicoli connessi. È questo il futuro dell'auto in Europa secondo la Commissione che vuole individuare città e aree pilota per i test a partire dal 2026, armonizzando le norme e creando uno standard europeo. L'obiettivo è accelerare la transizione verso la guida autonoma. Fronte su cui Bruxelles dovrebbe impegnare risorse per oltre 1 miliardo creando l'Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi.

BATTERIE

1,8 miliardi per costruire le pile del futuro "made in Europe"

La Commissione sosterrà l'intera filiera delle batterie di prossima generazione nell'UE, compreso il riciclaggio, in stretta collaborazione con i partner per la produzione avanzata e i materiali critici. Fino al 2027, il budget dedicato è di 1,8 miliardi, come parte del contributo complessivo di Horizon Europe per il settore automobilistico. La Commissione sta collaborando con il gruppo BEI per utilizzare anche il programma di investimenti TechEU.

LEASING SOCIALE

Aiutare le famiglie fragili ad avere una macchina a zero emissioni

Nel 2025 la Commissione adotterà una raccomandazione per incoraggiare gli Stati ad adottare programmi di leasing sociale per veicoli a zero emissioni nuovi e di seconda mano per gli utenti vulnerabili dei trasporti. In più Bruxelles vuole accelerare sugli incentivi fiscali per le auto elettriche e sull'adozione di veicoli a emissioni zero nelle flotte aziendali. In più si vogliono esentare completamente i veicoli pesanti a emissioni zero dagli oneri stradali, come i pedaggi.

RICARICA

Incrementare i punti della rete e tagliare la burocrazia

Tra le priorità l'Europa inserisce la necessità di rafforzare la rete di colonnine di ricarica per i veicoli elettrici. In più, in un'ottica di trasporto merci, amplierà i punti di ricarica lungo i corridoi di trasporto individuati da Bruxelles. La Commissione vuole che le connessioni alla rete e l'iter di autorizzazioni alle installazioni siano sburocratizzate e velocizzate. Necessaria maggiore trasparenza dei prezzi nei punti di ricarica a partire dal 2026.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



La Commissione Ue insiste: «Avanti sull'elettrico». Acea e Anfia replicano: «Servono più risorse per l'automotive»

Bruxelles sospende le multe per due anni I costruttori: «Passi avanti ma non basta»

IL CASO
EMANUELE BONINI
CLAUDIA LUISE
BRUXELLES-TORINO

Avanti con finanziamenti per l'elettrico, indietro rispetto ai paletti fissati da Green Deal, stretta sulla concorrenza sleale, prima di tutto cinese: il piano d'azione per il futuro dell'auto della Commissione europea prova a rispondere all'esigenza dell'industria del settore, che ottiene risorse, revisioni legislative e promesse di impegni per il futuro. Un totale di 2,8 miliardi di euro da fondi Ue, a cui Bruxelles assicura di aggiungere altri, con il contributo della Bei, stimolando investimenti privati. Così l'Ue vuole cambiare pagina in materia di mobilità.

Il grosso del contributo è destinato alla realizzazione di batterie elettriche in Europa. Un totale di oltre 2,1 miliardi per produzione (1,8 miliardi dal fondo per l'innovazione) e sviluppo (350 milioni dal programma Horizon per la ricerca). «L'obiettivo è garantire che la prossima generazione di veicoli sia alimentata da tecnologia europea», spiega il commissario per i Trasporti sostenibili, Apostolos Tzitzikostas. Per rilanciare il «made in Eu» la Commissione è pronta inoltre a sviluppare la «definizione di specifiche regole di origine» per scoraggiare la pratica di delocalizzare in altri Paesi terzi come Vietnam, India e Turchia per poi rivendere nel mercato unico. Ed è questa una misura anti-Cina.

Sono i ripensamenti sul Green Deal la parte considerata come più importante dall'industria, e qui si incardinano nel piano le rassicurazioni offerte in occasione del secondo incontro Commissione-case automobilistiche di tre giorni fa nell'ambito del dialogo strategico. Si chiarisce che verrà anticipata al terzo e quarto tri-

mestre di quest'anno il processo di revisione sulla messa al bando del motore tradizionale dal 2035, prevista per la fine del 2026, con l'apertura a considerare tutte le tecnologie utili a raggiungere gli obiettivi di riduzione di emissioni di CO₂, inclusi i biocarburanti a cui guarda con interesse l'Italia.

Confermato lo stop alle multe per i produttori che non vendono almeno il 20% di nuove vetture a bassa o zero CO₂. La Commissione presenterà un emendamento mirato al regolamento sugli standard di emissioni per rendere triennale la verifica attualmente annuale, così da permettere di essere in regola con gli obiettivi di sostenibilità nel 2027 e rinviare a quella data le sanzioni. Nessuna marcia indietro, secondo la presidente della Commissione, Ursula von der Leyen: «Ci atterremo ai nostri obiettivi di emissioni concordati, ma con un approccio pragmatico e flessibile».

Annunciata anche l'intenzione di adottare nelle prossime settimane una modifica mirata della direttiva Eurovignette per estendere la scadenza oltre il 31 dicembre 2025 dell'esenzione dai pedaggi stradali per i veicoli pesanti a zero emissioni. Un modo per favorire l'investimento nei camion non inquinanti. C'è poi la questione infrastrutturale. L'esecutivo comunitario è pronto a stanziare 570 milioni, attraverso il fondo per i carburanti alternativi, per progetti di realizzazione di distributori di combustibili alternativi a diesel e benzina. Un tesoretto da utilizzare nel 2025 e 2026, con particolare attenzione agli autocarri.

Annunci che sono stati accolti tiepidamente. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, rivendica di aver «costretto Bruxelles a rimuovere la trappola delle multe e anticipare la revisione, condizioni necessarie ma non

sufficienti a evitare il collasso dell'industria dell'auto». Ora, aggiunge, «bisogna far fronte comune per superare la follia del Green Deal». L'Associazione europea dei produttori di auto (Acea) riconosce il piano come «un passo avanti per un approccio pragmatico alla decarbonizzazione» ma incalza su misure urgenti per sostenere la domanda e le infrastrutture di ricarica. L'Anfia risponde ancora con più durezza: «Questo non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano». Anche il tema delle sanzioni «è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle richieste del settore». Critiche trasversali anche dal mondo politico con la delegazione del Movimento 5 Stelle al Parlamento Ue che ha annunciato una mobilitazione il 21 marzo a Mirafiori per chiedere «un vero piano industriale che mobiliti ingenti risorse». Sospeso il giudizio di Confindustria. «Valuto positivamente il riesame del regolamento sulle emissioni di Co₂ che sarà concluso entro il 2025, manca però - conclude Marco Gay, presidente dell'Unione Industriali Torino - una visione chiara sul tema neutralità tecnologica, che è estremamente importante per la nostra industria». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOTORI DIESEL E MULTE

Vetture green, dalla Ue solo mezzo passo indietro

Pierluigi Bonora a pagina 8

SCENARI INTERNAZIONALI LA PARTITA DELL'AUTO

Ue, mezzo passo indietro sul diktat auto elettrica

Piano da 1,8 miliardi e flessibilità sulle sanzioni
Resta lo stop ai motori a benzina e diesel dal 2035

Pierluigi Bonora

Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue, ha ufficializzato il «Piano d'azione», frutto del «Dialogo strategico» avviato a fine gennaio, che «punta a rafforzare la competitività globale dell'industria automotive europea». Ci sono, comunque, più ombre che luci. Bruxelles, infatti, su uno dei punti chiave, come la considerazione della neutralità tecnologica, che significa via libera anche ai carburanti sintetici e soprattutto ai biocarburanti, prende ancora tempo. Se ne parlerà nella seconda parte del 2025. Intanto, per il 2035, è confermato lo stop ai motori a benzina e Diesel.

Al centro della strategia di decarbonizzazione, la stessa che deliberata dal precedente esecutivo Ue guidato sempre da von der Leyen ha messo in ginocchio il settore, la mobilità elettrica rimane sempre prioritaria: 1,8 miliardi saranno destinati per «creare una catena di approvvigionamento sicuro per le materie prime delle batterie». Inoltre, vengono sollecitati gli Stati membri ad adottare azioni a favore di flotte aziendali elettriche. Allo stesso tempo il «Piano Ursula» comprende misure «che forniranno incentivi per passare a veicoli a emissioni zero». Slittano al 2027 le sanzioni a carico dei costruttori inadempienti sul rispetto delle

emissioni di CO2. E qui ci sono le rimostranze di chi opera nel trasporto pesante, visto che i veicoli industriali non sono stati contemplati. Circa 1 miliardo sarà investito, tra pubblico e privato, allo scopo di favorire un'alleanza europea nei veicoli connessi e autonomi per lo sviluppo dei relativi *software* e hardware *digitali*. Particolare attenzione - una chiara ammissione delle responsabilità di Bruxelles per i tanti problemi creati al sistema industriale - viene data «al sostegno per i lavoratori che desiderano riqualificarsi e cercare nuove opportunità». Da qui «la collaborazione della Commissione con le parti sociali e i Paesi per aumentare i finanziamenti del "Fondo sociale europeo plus" all'automotive». Sempre Bruxelles, per garantire condizioni di parità, «continuerà a utilizzare misure di difesa commerciale». Il tutto verrà dibattuto la prossima settimana in Parlamento, dove sarà affrontata una risoluzione voluta dai gruppi di Centro-destra, Ppe incluso.

Le reazioni al «Piano Ursula» vedono prevalere soprattutto ombre e scetticismo. Il ministro Adolfo Urso: «Abbiamo costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e ad anticipare la revisione del regolamento CO2, condizioni necessarie

ma non sufficienti per evitare il collasso dell'auto. Occorre da subito far fronte comune per superare la follia del *Green Deal*, imponendo la neutralità tecnologica». «Apprezziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica. Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'Ue deve abbracciare, al 2035 e oltre, un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili. Ci vuole un vero piano o il settore è destinato a scomparire», commenta Roberto Vavassori (Anfia).

«È un piano - precisa Ferdinando Uliano (Fim-Cisl) - del tutto insufficiente e inadeguato rispetto alle esigenze di questo comparto strategico». E Massimo Artusi (Federauto): «È sorprendente l'accanimento terapeutico nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso *appeal* e i drammatici effetti su industria e lavoro». Rincherà la dose l'eurodeputato Paolo Borchia (Lega): «Resta il rischio di multe e sanzioni penalizzanti, senza alcuna soluzione o incentivo per il trasporto pesante. Ci si basa su sussidi e alleanze non proteggendo adeguatamente i produttori europei dalla concorrenza cinese e senza attenzione ai piccoli attori della filiera».

Urso: «Bruxelles costretta ad anticipare la revisione del regolamento sulle emissioni». Il comparto: «Misure insufficienti». E ora si apre la partita sui carburanti

Auto, in bilico lo stop ai motori termici Incentivi alle e-car

►L'Ue vara il piano per l'automotive: la revisione delle norme sulle emissioni anticipata alla seconda metà del 2025. Urso esulta: ora superare il Green deal

LA REVISIONE

BRUXELLES Non solo multe spalmate su tre anni anziché uno. La ciliegina sulla torta per le case automobilistiche (e anche per il governo italiano) arriva con un colpo di coda, nel giorno in cui la Commissione europea alza il velo sulla sua strategia automotive.

La revisione del regolamento che a partire dal 2035 impone l'immatricolazione soltanto di vetture a emissioni zero, e lo stop a diesel e benzina, sarà anticipata «nella seconda metà del 2025, anziché nel 2026», ha detto ieri il commissario ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas, presentando il piano Ue sull'auto elaborato alla luce dei confronti con il comparto.

È l'apertura invocata più volte dal settore e da un fronte di Paesi guidato da Italia, Repubblica Ceca e Polonia. L'anticipo del «tagliando», più volte escluso nei mesi passati, finisce nero su bianco tra le promesse Ue all'industria dell'auto, ma Bruxelles tiene il punto sui tempi della transizione «green»: la data del 2035 non si tocca.

PER VENIRE INCONTRO AI COSTRUTTORI GLI OBIETTIVI SUGLI STANDARD DI CO2 VERRANNO CALCOLATI SU TRE ANNI



Il commissario Ue per i Trasporti Apostolos Tzitzikostas

LE MODIFICHE

L'obiettivo rimane ridurre progressivamente la CO2 prodotta dai nuovi veicoli fino a quel momento. «Resteremo fedeli ai nostri target, ma con un approccio pragmatico e flessibile», ha affermato la presidente della Commissione Ursula von der Leyen. Se mandare in soffitta il 2035 rimane un tabù, la revisione sarà, insomma, la sede per modificare il regolamento in modo da sancire una

volta per tutte il principio della neutralità tecnologica. Cioè, quello in base al quale andrebbe riconosciuta pari dignità a ogni tecnologia in grado di azzerare le emissioni: non solo l'elettrico, ma anche i carburanti sintetici (per cui la Germania aveva già ottenuto un'apertura di massima), ed eventualmente i bio-fuel cari all'Italia. «Valuteremo quali altre tecnologie potrebbero avere un ruolo», ha assicurato il commissario, in

quella che è suonata come una sponda a Roma sui biocarburanti, finora sempre esclusi dalle trattative poiché non a emissioni nette zero.

IL PERIMETRO

A chiarire il perimetro della revisione è stato poi il vicepresidente esecutivo della Commissione Stéphane Séjourné, titolare dell'Industria, che in visita a un impianto di Renault nel nord della Francia ha detto che «bio-fuel, e-fuel e neutralità tecnologica saranno al centro delle discussioni».

Canta vittoria il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso, rivendicando di aver «costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e anticipare la revisione: condizioni necessarie ma non sufficienti per evitare il collasso dell'auto. Ora occorre da subito far fronte comune per superare la follia del Green Deal». Il giudizio mette d'accordo la maggioranza: di piano «deludente» parla Fdl, mentre la Lega denuncia «gravi lacune», e FfI torna a chiedere «lo stop al divieto al 2035». Sulla stessa linea l'Anfia: «Non lo si può chiamare piano d'azione; mancano l'indicazione di date certe e azioni concrete».

Per l'Acea, le 18 pagine del documento sono «un passo avanti per un approccio pragmatico alla decarbonizzazione», ma servono più sostegni per domanda e infrastrutture di ricarica. Confermando le anticipazioni di von der Leyen dopo l'incontro con i ceo, lunedì, nella strategia c'è la flessibilità sulle multe, che il comparto stima in 15-16 miliardi: la conformità alla riduzione delle emissioni sarà calcolata su tre anni anziché su uno (chi non raggiunge il target nel 2025 dovrà, però, fare di più negli anni a seguire).

Per aumentare la domanda di e-car, allo studio ci sono schemi di incentivi all'acquisto, sia nazionali sia Ue, linee guida per i governi perché adottino programmi di leasing sociale, e una proposta per elettrificare le flotte aziendali, che oggi rappresentano il 60% del parco auto Ue. Pochi i fondi a disposizione: 1,8 miliardi per le batterie «made in Europe» nei prossimi due anni, un miliardo per l'innovazione (in particolare la guida autonoma), mentre 570 milioni per aumentare le colonnine di ricarica.

Gabriele Rosana

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SI AI CARBURANTI SINTETICI SU CUI PUNTA L'ITALIA

Auto, l'Europa si pente. Ma in ritardo

Dopo aver massacrato l'industria, Bruxelles cambia rotta: prolunga la vita alle vetture termiche e promette fondi

ANTONIO CASTRO

■ Non è proprio una retromarcia ma un cambio di rotta deciso, che lascia ampi spazi di manovra per rivedere le (contestate) politiche di riconversione verde del comparto automotive. Se fino a poche settimane fa la Commissione europea si dimostrava inamovibile sul progetto di riconversione elettrica del comparto automobilistico probabilmente anche l'approdo alla Casa Bianca di Donald Trump deve aver condotto a più miti consigli le istituzioni europee. Gli Stati Uniti non hanno alcuna intenzione di rinunciare ai motori termici secondo l'ambizioso calendario green individuato dalla prima era di Ursula von der Leyen e compagni.

Adesso la musica è cambiata. Ieri la Commissione europea, nel suo piano d'azione (2025/2035), ha accordato un diverso margine di flessibilità all'industria e ai costruttori. La messa al bando dei motori termici «per il 2035 resta intoccabile», almeno per il momento, però il commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, nella conferenza stampa di presentazione del Piano, ha puntualizzato che si procederà verso il target con «un approccio tecnologicamente neutro», come più volte richiesto anche dall'Italia. E così tornano in ballo i famosi «carburanti sintetici (e-fuels)» che dopo anni di tira e molla «avranno un ruolo e saranno inseriti nella revisione della normativa che abbiamo anticipato dal 2026 al terzo o quarto trimestre del 2025, e come parte di questa revisione». Parziale vittoria per l'industria automobilistica con l'anticipo della revisione del regolamento

sulle emissioni zero per il 2035, non menzionato dalla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, nelle premesse lasciate trapelare sul piano giusto qualche ora prima: su tutte l'emendamento mirato che permetterà ai costruttori di evitare le multe sulle emissioni di Co2 per il 2025 (una batosta stimata in circa 15 miliardi di euro), permettendo di spalmare il calcolo della quota su 3 anni e quindi di recuperare nel 2026 e nel 2027 gli obiettivi mancati nel 2025. Non poco considerando l'andamento del mercato.

Il cambio di rotta della Commissione prevede di esaminare anche «altre tecnologie» considerate utili ad arrivare agli obiettivi del 2035. Partendo dal principio della neutralità tecnologica riaprendo così la partita ai bio-fuels tanto cari all'Italia. Il Piano Ue per l'automotive stabilisce «iniziative di punta in cinque aree rivoluzionarie», si pavoneggia Tzitzikostas. Che annuncia l'iniezione di nuove fondi Ue per «trasformare l'ambizione in realtà». Con 18 milioni di addetti coinvolti nel settore automotive c'è poco da scherzare. L'Europa non può permettersi di mettere a rischio una filiera che vale oggi la bellezza di 145 miliardi di Pil. Non stupisce quindi che Bruxelles metta sul tavolo - per le tecnologie e la mobilità pulite - fino a 50 miliardi di euro nell'ambito di InvestEu. Così come per sostenere la produzione di batterie 1,8 miliardi di euro (dal Fondo per l'innovazione); per veicoli e batterie connessi e autonomi 1 miliardo di euro da Horizon Europe; a punti di ricarica, con focus sui camion 570 milioni di euro (Alternative Fuels Infrastructure Facility). Nell'immediato: 2,8 miliardi. C'è poi il capitolo incen-

tivi: la Commissione vuole favorire la sostituzione dei mezzi aziendali il 60% delle nuove immatricolazioni) e prevede di introdurre incentivi ai consumatori: agevolazioni fiscali, regole per taxi e servizi di car-sharing, azioni per le società di autonoleggio, programmi di leasing sociale e un'installazione rapida di punti di ricarica.

Le colonnine restano un problema da risolvere rapidamente se si vuole riconvertire il parco mezzi. La Commissione europea ha stabilito un obiettivo di 3,5 milioni di punti di ricarica entro il 2030 ma l'Aceea - l'associazione dei costruttori - stima che ne serviranno la bellezza di 8,8 milioni. A livello annuale l'obiettivo della Commissione era 410mila (per l'Aceea 1,2 milioni) ma nel 2024 ne sono stati realizzati solo 213mila. L'Italia in questo caso rappresenta il fanalino di coda in Europa (Book Unrae 2024) per le auto elettriche circolanti che si fermano appena al 4,2% (65.626 immatricolazioni).

C'è da dire che oggi sono disponibili appena 11 punti di ricarica ogni 100 km di strade. E così il nostro Paese si piazza al 16esimo posto in Europa, ben lontano dalla media europea di 16,4 punti/100 km e molto dietro a Olanda (125,2 punti/100 Km) e alla stessa Germania (22,3 punti/100 km). Sarà difficile invertire la tendenza se non c'è modo di ricaricare.

Accoglienza tiepida da parte dei produttori di auto (Aceea e Anfia). Certo c'è da riconoscere che il piano rappresenta «un passo avanti per un approccio pragmatico alla decarbonizzazione» ma le misure urgenti vanno indirizzate a sostenere la domanda e le infrastrutture di ricarica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A sinistra la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen in conferenza stampa a Bruxelles. A destra il commissario ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, che ieri ha presentato il Piano per il sostegno all'automotive (*LaPresse*)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Automotive Da Bruxelles zero garanzie sul lavoro

RICCARDO CHIARI

PAGINA 6



foto Ansa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Da Bruxelles briciole per l'auto e zero garanzie sul lavoro

De Palma (Fiom Cgil): «Dal piano Ue solo 2 miliardi sulle batterie, mezza pagina sull'occupazione, nessuna certezza sulla ricerca»

RICCARDO CHIARI

■ «Annunciano 800 miliardi di investimenti sul militare, mentre il documento che abbiamo visto sull'automotive prevede meno di 2 miliardi sulle batterie e nel testo, su più di 20 pagine, c'è mezza pagina dedicata alle lavoratrici e ai lavoratori, su cui però non c'è nessuna garanzia dal punto di vista occupazionale né tanto meno su gli investimenti in risorse per ricerca e sviluppo e garanzie occupazionali». La bocciatura di Michele De Palma, che guida la Fiom Cgil, ben fotografa il Piano per il settore europeo automotive della Commissione Ue. Un documento che dovrà essere approvato dall'Europarlamento e dai governi nazionali, e che ha già conquistato un piccolo record: non piace praticamente a nessuno.

ANCHE L'ACEA, associazione che riunisce i costruttori continentali di automobili, che pure ha ottenuto lo stop alle multe miliardarie alle case che quest'anno non raggiungeranno il target di vendita del 20% di veicoli elettrici, per bocca del suo direttore generale Sigrud de Vries chiede che le misure necessarie per la domanda e le infrastrutture di ricarica ora entrino effettivamente in azione. Poi, *pro domo sua*, osserva: «Nonostante siano state delineate diverse misure promettenti per aumentare l'implementazione delle infrastrutture e l'a-

dozione di veicoli pesanti a zero emissioni, questo segmento di veicoli non ha ancora un impegno esplicito per avviare la revisione degli standard di CO2 nel 2025, inclusa una valutazione urgente delle condizioni abilitanti». Ben più *tranchant* l'italiana **Anfia** (associazione nazionale filiera industria automobilistica): «Non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni, e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano». Conclusioni: «Il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica». **L'Anfia** assicura: «Insieme alle altre associazioni e *stakeholder* interessati, continueremo fin da oggi a evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi».

UN'EMERGENZA ben presente

L'Anfia: «La gravità della situazione non può essere affrontata con questi interventi»

nell'analisi della Fiom, che infatti tira così le somme: «È un documento da respingere, perché noi abbiamo chiesto che, se deve essere affrontato il tema delle multe e della riconversione delle multe, deve essere affrontato con due condizioni: la prima è che ci siano gli investimenti da parte delle imprese, dell'Ue e dei paesi europei, la seconda è la garanzia dell'occupazione per le lavoratrici e i lavoratori. E noi, nel documento, questi elementi non li abbiamo visti».

«**SOLTANTO 2,8 MILIARDI** di euro complessivi tra pubblico e privato. Una goccia nell'oceano, sia in termini di risorse che di visione»: la sintesi dell'europarlamentare Benedetta Scuderi dei Verdi non dà spazio all'ottimismo. E ancora: «Si tratta di una cifra ben lontana dai finanziamenti che auspichiamo per la transizione del settore, anche ricorrendo a un ampliamento dei fondi già esistenti e del quadro finanziario pluriennale o alla creazione di un debito pubblico europeo. La direzione intrapresa poi è assolutamente poco chiara. Dal nostro punto di vista questo piano non potrà avere altri effetti se non quello di portare a una situazione di assoluta incertezza». «Il bando dei motori termici per il 2035 resta intoccabile - prova a difendersi il commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas - l'obiettivo resta questo e ci atteniamo a quel programma».

Auto, biocarburanti anche dal 2035: la Ue presenta il suo «piano d'azione» per l'auto

Il commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzirikostas ha presentato ieri il Piano industriale per il settore dell'automotive cercando di andare incontro alle richieste del settore profondamente in crisi e di alcuni Stati membri, tra cui l'Italia. Anticipo a quest'anno della revisione del regolamento che prevede l'obbligo per auto nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi di non produrre alcuna emissione di CO2 dal 2035. Più neutralità tecnologica. Il commissario europeo ai Trasporti Apostolos Tzirikostas ha presentato ieri il Piano industriale per il settore dell'automotive cercando di andare incontro alle richieste del settore profondamente in crisi e di alcuni Stati membri, tra cui l'Italia. Nessun cambiamento negli obiettivi. Restano però gli «obiettivi di emissioni concordati (il bando delle auto a benzina e diesel dal 2035, ndr), ma con un approccio pragmatico e flessibile», ha spiegato la presidente della Commissione Ursula von der Leyen in una nota, aggiungendo che «l'obiettivo comune è un'industria automobilistica sostenibile, competitiva e innovativa». Entrano nella normativa gli e-fuels «Non abbiamo tempo da perdere, la revisione della normativa sulle emissioni di CO2 avrà luogo nel terzo e quarto trimestre del 2025 anziché nel 2026», ha detto in conferenza stampa Tzirikostas, spiegando che «i carburanti sintetici (e-fuels) avranno un ruolo e saranno inseriti nella revisione della normativa», andando incontro alle richieste della Germania. Ma il commissario ha anche aggiunto: «Valuteremo nel contempo se altre tecnologie potranno avere un ruolo». Un'apertura ai biocarburanti su cui sta insistendo l'Italia, confermata dal vicepresidente della Commissione Stéphane Séjourné che ieri in visita a un impianto di Renault, ha detto che nella revisione delle norme «biofuels, e-fuels e neutralità tecnologica saranno al centro delle discussioni». Si allungano i tempi per recuperare gli obiettivi mancati. Quanto alle multe a carico dei costruttori per il mancato rispetto dei target di emissioni di CO2 per il 2025, il commissario Tzirikostas ha confermato quanto anticipato dalla presidente von der Leyen: vi sarà un emendamento mirato che permetterà di spalmare il calcolo della quota di elettrico su tre anni, e quindi di recuperare nel 2026 e nel 2027 gli obiettivi mancati nel 2025. Gli investimenti. L'obiettivo del piano, che è il risultato del Dialogo strategico promosso con gli stakeholder da von der Leyen, è «mantenere le case automobilistiche europee, i loro fornitori e i settori dei servizi correlati innovativi, competitivi e saldamente radicati in Europa», ha spiegato Tzirikostas, che ha anche elencato le risorse finanziarie a disposizione: «Fino a 50 miliardi nell'ambito di InvestEU per tecnologie pulite e mobilità pulita; 1,8 miliardi dal Fondo per l'innovazione per la produzione di batterie; 1 miliardo di euro da Horizon Europe per veicoli connessi e autonomi e batterie; 570 milioni nell'ambito del meccanismo per le infrastrutture sui combustibili alternativi per i punti di ricarica, con particolare attenzione ai camion». Sono previsti fondi anche per lo sviluppo delle competenze, inclusi 90 milioni di euro da Erasmus+ per la formazione della forza lavoro e finanziamenti aggiuntivi per le Pmi. Contestualmente al piano, la Commissione ha presentato una comunicazione per la decarbonizzazione delle flotte aziendali che rappresentano circa il 60% delle nuove immatricolazioni di auto. Le reazioni «Abbiamo costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e ad anticipare la revisione del regolamento Co2: condizioni necessarie ma non sufficienti a evitare il collasso dell'industria dell'auto», ha commentato il ministro delle Imprese Adolfo Urso. Secondo il direttore generale dell'Associazione dei costruttori di automobili europei (Acea), Sigrid de Vries, il piano «individua molti campi chiave in cui è necessario un lavoro immediato» e la flessibilità proposta per soddisfare gli obiettivi di CO2 nei prossimi anni «è un gradito primo passo verso un approccio più pragmatico alla decarbonizzazione dettato dalle realtà di mercato e geopolitiche». Mentre per l'Anfia «non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate». Per la Fim-Cisl il piano è «insufficiente». 6 marzo 2025 (modifica il 6 marzo 2025 | 09:23)



ABBONATI

il Giornale

il Giornale

IN EVIDENZA

BRUNO PIZZUL TRUMP PD SOTTO CHOC EFFETTO DAZI SCETTINO CRISI MILAN

EUROPA

Ue, mezzo passo indietro sul diktat auto elettrica

Piano da 1,8 miliardi e flessibilità sulle sanzioni. Resta lo stop ai motori a benzina e diesel dal 2035

Pierluigi Bonora | 6 Marzo 2025 - 05:00



ASCOLTA ORA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue, ha ufficializzato il «Piano d'azione», frutto del «Dialogo strategico» avviato a fine gennaio, che «punta a rafforzare la competitività globale dell'industria automotive europea». Ci sono, comunque, più ombre che luci. Bruxelles, infatti, su uno dei punti chiave, come la considerazione della neutralità tecnologica, che significa via libera anche ai carburanti sintetici e soprattutto ai biocarburanti, prende ancora tempo. Se ne parlerà nella seconda parte del 2025. Intanto, per il 2035, è confermato lo stop ai motori a benzina e Diesel.

Al centro della strategia di decarbonizzazione, la stessa che deliberata dal precedente esecutivo Ue guidato sempre da von der Leyen ha messo in ginocchio il settore, la mobilità elettrica rimane sempre prioritaria: 1,8 miliardi saranno destinati per «creare una catena di approvvigionamento sicuro per le materie prime delle batterie». Inoltre, vengono sollecitati gli Stati membri ad adottare azioni a favore di flotte aziendali elettriche. Allo stesso tempo il «Piano Ursula» comprende misure «che forniranno incentivi per passare a veicoli a emissioni zero». Slittano al 2027 le sanzioni a carico dei costruttori inadempienti sul rispetto delle emissioni di CO2. E qui ci sono le rimostranze di chi opera nel trasporto pesante, visto che i veicoli industriali non sono stati contemplati. Circa 1 miliardo sarà investito, tra pubblico e privato, allo scopo di favorire un'alleanza europea nei veicoli connessi e autonomi per lo sviluppo dei relativi software e hardware digitali. Particolare attenzione - una chiara ammissione delle responsabilità di Bruxelles per i tanti problemi creati al sistema industriale - viene data «al sostegno per i lavoratori che desiderano riqualificarsi e cercare nuove opportunità». Da qui «la collaborazione della Commissione con le parti sociali e i Paesi per aumentare i finanziamenti del Fondo sociale europeo plus all'automotive». Sempre Bruxelles, per garantire condizioni di parità, «continuerà a utilizzare misure di difesa commerciale». Il tutto verrà dibattuto la prossima settimana in Parlamento, dove sarà affrontata una risoluzione voluta dai gruppi di Centro-destra, Ppe incluso.

Le reazioni al «Piano Ursula» vedono prevalere soprattutto ombre e scetticismo. Il ministro Adolfo Urso: «Abbiamo costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e ad anticipare la revisione del regolamento CO2, condizioni necessarie ma non sufficienti per evitare il collasso dell'auto. Occorre da subito far fronte comune per superare la follia del Green Deal, imponendo la neutralità tecnologica». «Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica. Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'Ue deve abbracciare, al 2035 e oltre, un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili. Ci vuole un vero piano o il settore è destinato a scomparire», commenta Roberto Vavassori (Anfia).

«È un piano - precisa Ferdinando Uliano (Fim-Cisl) - del tutto insufficiente e inadeguato rispetto alle esigenze di questo comparto strategico». E Massimo Artusi (Federauto): «È sorprendente l'accanimento terapeutico nei confronti dei veicoli elettrici nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal e i drammatici effetti su industria e lavoro».

Economia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, in bilico lo stop ai motori termici. Incentivi alle e-car

L'Ue vara il piano per l'automotive: la revisione delle norme sulle emissioni

di Gabriele Rosana

3 Minuti di Lettura

Giovedì 6 Marzo 2025, 04:45



Articolo riservato agli abbonati premium

Non solo multe spalmate su tre anni anziché uno. La ciliegina sulla torta per le case automobilistiche (e anche per il governo italiano) arriva con un colpo di coda, nel giorno in cui la Commissione europea alza il velo sulla sua strategia automotive.



La revisione del regolamento che a partire dal 2035 impone l'immatricolazione soltanto di vetture a emissioni zero, e lo stop a diesel e benzina, sarà anticipata «nella seconda metà del 2025, anziché nel 2026», ha detto ieri il commissario ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas, presentando il piano Ue sull'auto elaborato alla luce dei confronti con il comparto. È l'apertura invocata più volte dal settore e da un fronte di Paesi guidato da Italia, Repubblica Ceca e Polonia. L'anticipo del «tagliando», più volte escluso nei mesi passati, finisce nero su bianco tra le promesse Ue all'industria dell'auto, ma Bruxelles tiene il punto sui tempi della transizione "green": la data del 2035 non si tocca. L'obiettivo rimane ridurre progressivamente la CO2 prodotta dai nuovi veicoli fino a quel momento. «Resteremo fedeli ai nostri target, ma con un approccio pragmatico e flessibile», ha affermato la presidente della Commissione Ursula von der Leyen. Se mandare in soffitta il 2035 rimane un tabù, la revisione sarà, insomma, la sede per modificare il regolamento in modo da sancire una volta per tutte il principio della neutralità tecnologica. Cioè, quello in base al quale andrebbe riconosciuta pari dignità a ogni tecnologia in grado di azzerare le emissioni: non solo l'elettrico, ma anche i carburanti sintetici (per cui la Germania aveva già ottenuto un'apertura di massima), ed eventualmente i bio-fuel cari all'Italia. «Valuteremo quali altre tecnologie potrebbero avere un ruolo», ha assicurato il commissario, in quella che è suonata come una sponda a Roma sui biocarburanti, finora sempre esclusi dalle trattative poiché non a emissioni nette zero. A chiarire il perimetro della revisione è stato poi il vicepresidente esecutivo della Commissione Stéphane Séjourné, titolare dell'Industria, che in visita a un impianto di Renault nel nord della Francia ha detto che «bio-fuel, e-fuel e neutralità tecnologica saranno al centro delle discussioni». Canta vittoria il ministro delle Imprese e del made in Italy Adolfo Urso, rivendicando di aver «costretto la Commissione a rimuovere la trappola delle multe e anticipare la revisione: condizioni necessarie ma non sufficienti per evitare il collasso dell'auto. Ora occorre da subito far fronte comune per superare la follia del "Green Deal"». Il giudizio mette d'accordo la maggioranza: di piano «deludente» parla FdI, mentre la Lega denuncia «gravi lacune», e FI torna a chiedere «lo stop al divieto al 2035». Sulla stessa linea l'Anfia: «Non lo si può chiamare piano d'azione; mancano l'indicazione di date certe e azioni concrete». Per l'Acea, le 18 pagine del documento sono «un passo avanti per un approccio pragmatico alla decarbonizzazione», ma servono più sostegni per domanda e infrastrutture di ricarica. Confermando le anticipazioni di von der Leyen dopo l'incontro con il ceo, lunedì, nella strategia c'è la flessibilità sulle multe, che il comparto stima in 15-16 miliardi: la conformità alla riduzione delle emissioni sarà calcolata su tre anni anziché su uno (chi non raggiunge il target nel 2025 dovrà, però, fare di più negli anni a seguire). Per aumentare la domanda di e-car, allo studio ci sono schemi di incentivi all'acquisto, sia nazionali sia Ue, linee guida per i governi perché adottino programmi di leasing sociale, e una proposta per elettrificare le flotte aziendali, che oggi rappresentano il 60% del parco auto Ue. Pochi i fondi a disposizione: 1,8 miliardi per le batterie "made in Europe" nei prossimi

due anni, un miliardo per l'innovazione (in particolare la guida autonoma), mentre 570 milioni per aumentare le colonnine di ricarica.

adv

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



NEWS

L'alleanza globale per il green nel settore del...



ECONOMIA

Auto, l'Ue anticipa revisione ma resta stop al 2035....

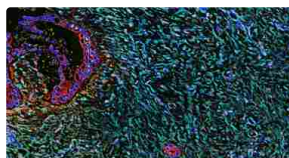
PRIMA PAGINA DI OGGI



COMPRESSE NEL TUO ABBONAMENTO



Musk scrive ai



Tumore al pancreas,



Il Conclave senza

PIU' LETTE

IL PONTEFICE

Lo pneumologo: «Il Papa? Più la situazione si prolunga e peggio è, necessaria la broncoscopia»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Esplora

il manifesto quotidiano comunista

Entra

Edizione di oggi Politica Internazionale IA Cultura Visioni Mdm Newsletter Abbonati

- Salva **Articoli sul topic Auto e dintorni**
- Regala **Emissioni, la Ue concede altri tre anni ai produttori di auto**
- Link **Non servono auto diverse, ma meno auto**
- Condividi **Battaglia di carte bollate per l'ex Gkn**
- Scarica **In arrivo la fusione tra Honda e Nissan**

LAVORO

Ue, briciole per l'auto e zero garanzie sul lavoro



Uno stabilimento automobilistico - Ap

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

✍ Riccardo Chiari

“Annunciano 800 miliardi di investimenti sul militare, mentre il documento che abbiamo visto sull’automotive prevede meno di 2 miliardi sulle batterie e, nel testo, su più di 20 pagine, c’è mezza pagina dedicata alle lavoratrici e ai lavoratori, su cui però non c’è nessuna garanzia dal punto di vista occupazionale né tanto meno gli investimenti in risorse per ricerca e sviluppo”. La bocciatura di Michele De Palma, che guida la Fiom Cgil, ben fotografa il Piano per il settore europeo automotive della Commissione europea. Un documento che dovrà essere approvato dall’Europarlamento e dai governi nazionali, e che ha già conquistato un piccolo record: non piace praticamente a nessuno.

Anche l’Acea, associazione che riunisce i costruttori continentali di automobili, che pure ha ottenuto lo stop alle multe miliardarie alle case che quest’anno non raggiungeranno il target di vendita del 20% di veicoli elettrici, per bocca del suo direttore generale Sigrid de Vries chiede che le misure necessarie per la domanda e le infrastrutture di ricarica ora entrino effettivamente in azione. Poi, pro domo sua, osserva: “Nonostante siano state delineate diverse misure promettenti per aumentare l’implementazione delle infrastrutture e l’adozione di veicoli pesanti a zero emissioni, questo segmento di veicoli non ha ancora un impegno esplicito per avviare la revisione degli standard di CO2 nel 2025, inclusa una valutazione urgente delle condizioni abilitanti”.

Ben più tranchant l’italiana **L’Anfia** (associazione nazionale filiera industria automobilistica): “Non può essere chiamato Piano d’azione, mancando l’indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l’indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni, e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano”. Conclusioni: “Il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica”.


L’Anfia assicura: “Insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continueremo fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi”. Una emergenza ben presente nell’analisi della Fiom, che infatti tira così le somme: “E’ un documento da respingere, perché noi abbiamo chiesto che, se deve essere affrontato il tema delle multe e della riconversione delle multe, deve essere affrontato con due condizionalità: la prima è che ci siano gli investimenti da parte delle imprese, dell’Unione europea e dei paesi europei, la seconda è la garanzia dell’occupazione per le lavoratrici e i lavoratori. E noi, nel documento, questi elementi non li abbiamo visti”. “Soltanto 2,8 miliardi di euro complessivi tra pubblico e privato. Una goccia nell’oceano, sia in termini di risorse che di visione”. La sintesi dell’europarlamentare Benedetta Scuderi dei Verdi non dà spazio all’ottimismo. “Si tratta di una cifra ben lontana dai finanziamenti che auspichiamo per la transizione del settore, anche ricorrendo a un ampliamento dei fondi già esistenti e del quadro finanziario pluriennale o alla creazione di un debito pubblico europeo. La direzione intrapresa poi è assolutamente poco chiara. Dal nostro punto di vista questo piano non potrà avere altri effetti se non quello di portare a una situazione di assoluta incertezza”.

“Il bando dei motori termici per il 2035 resta intoccabile – prova a difendersi il commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas – l’obiettivo resta questo e ci atteniamo a quel programma”.

Publicato circa un'ora fa

Edizione del 6 marzo 2025

Leggi e diffondi

 **Regala questo articolo**

Case auto contro il Piano d'azione UE: "Misure troppo timide"



Aftermarket Automotive & Flotte: tutte le notizie

Le case auto e i produttori di componenti sono delusi dal Piano d'azione UE per il rilancio dell'industria automobilistica europea

Share on:



Autolavaggi in zona aperti: come trovarli online

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Raffaele Dambra  6 Marzo 2025 - 11:30

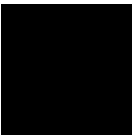
Dopo aver letto il [Piano d'azione UE per il rilancio dell'industria automobilistica](#) abbiamo subito scritto che conteneva proposte interessanti ma che su molti temi decisivi era rimasto **troppo generico**, per non dire fumoso. Le nostre impressioni sono state successivamente avvalorate dal giudizio ancor più autorevole delle associazioni ACEA, che rappresenta le **case auto europee**, e CLEPA, che riunisce i produttori di **componentistica**, secondo cui il Piano d'azione, pur presentando spunti positivi, risulta **poco ambizioso** e non affronta diversi elementi chiave. Critiche al piano anche dalle principali associazione italiane del comparto, come [ANFIA](#) e Federauto. Curiosamente insoddisfatti anche gli ambientalisti di Transport & Environment, insomma non è piaciuto proprio a nessuno.

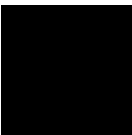
PIANO D'AZIONE UE: ACEA LAMENTA L'ASSENZA DI INIZIATIVE AMBIZIOSE

Nello specifico [ACEA, che ha parlato tramite la direttrice generale Sigrid de Vries](#), ha accolto con favore la **svolta pragmatica** del Piano d'azione UE *"in un contesto di turbolenze del mercato globale"*, lamentando però l'assenza di **"iniziative ambiziose"** per promuovere le infrastrutture, incentivare la domanda e ridurre i costi di produzione. In pratica, secondo l'associazione dei costruttori, la Commissione europea ha sì individuato molti dei settori chiave in cui è necessario un **lavoro immediato**, ma nonostante le proposte promettenti ha mancato per esempio di dare un **impegno esplicito** per avviare la revisione degli standard di CO2 nel 2025 con riferimento ai veicoli pesanti. Allo stesso tempo la flessibilità proposta per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione nei prossimi anni, a cominciare dalla [questione delle multe per le emissioni](#), viene giudicata *"un primo passo positivo verso un approccio più pragmatico dettato dalla realtà geopolitica e di mercato"*.

CLEPA: IL PIANO MANCA DI IMPEGNI CONCRETI

Non troppo distante [la posizione di CLEPA](#), che ha


 Importare l'auto dalla Danimarca: come fare


 Case auto contro il Piano d'azione UE: "Misure troppo timide"


Macchine per neopatentati 2025: la lista dei modelli e i limiti

sottolineato la mancanza di **"impegni concreti"** e tramite il segretario generale Benjamin Krieger ha chiesto alla Commissione europea di rompere gli indugi e di **adottare la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale**, assegnando *"un ruolo chiaro e duraturo a tecnologie che integrino l'elettrificazione fino al 2035 e oltre"*. Krieger ha rimarcato che la posta in gioco è troppo alta e che la forza lavoro e il futuro industriale del settore automobilistico in Europa *"dipendono da politiche coraggiose e decisive che vadano oltre la retorica e passino all'azione"*.

☒ The Automotive Action Plan takes first steps but misses key supplier needs. ➔ Urgent action is required to secure jobs, innovation, and competitiveness:

☒ Ensure CO2 regulation review in 2025 leads to real technology neutrality

☒ Deliver a legislative proposal on...

pic.twitter.com/ceaaBNldd3

– CLEPA (@CLEPA_eu) [March 6, 2025](#)

LE CRITICHE DALL'ITALIA AL PIANO UE PER IL RILANCIO DELL'AUTO

E in Italia come hanno giudicato il **Piano d'azione UE** per il rilancio dell'industria automobilistica europea? Abbastanza male. [Federauto](#), [l'associazione dei concessionari](#), ha parlato di *"sorprendente **accanimento terapeutico** della Commissione nei confronti dei veicoli elettrici, nonostante gli evidenti segnali di scarso appeal che emergono dal mercato reale e i drammatici effetti su industria e lavoro già manifestatis"*. Per il presidente Massimo Artusi il piano si limita ad **aggiungere generici indirizzi** a supporto di una sola tecnologia, l'elettrica, *"che continua a essere la meno attrattiva per il mercato"*, definendolo in sintesi *"l'ennesima occasione perduta"*.

Anche [ANFIA](#) [ha espresso un giudizio fortemente negativo sul piano](#), dichiarando che *"la Commissione europea ha partorito un topolino"* e che non si può nemmeno chiamare Piano d'azione un documento in cui mancano *"l'indicazione di date certe e azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate"*. Unica nota positiva gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e

dei Software defined vehicle.

Come dicevamo all'inizio, il Piano d'azione non è piaciuto alle case auto, non è piaciuto ai fornitori e, per ironia della sorte, **è stato accolto con sfavore perfino dagli ambientalisti**. L'influente associazione europea per la mobilità sostenibile, [T&E](#), lo ha definito *"una grande concessione all'industria automobilistica europea"*, avvisando inoltre che la decisione di concedere due anni in più alle case per adeguarsi agli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2025 *"mette a repentaglio il principale stimolo a recuperare terreno nella corsa all'elettrificazione"*.

#CASE AUTOMOBILISTICHE #UE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento



News
Ricambi e Accessori

Aftermarket & Flotte
Crash test

Cura e Manutenzione Auto
Forum

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -
SICURAUTO.it - Portale di informazione automobilistica © 2000-2024 - CLASTER Net, P.Iva PL6762503116

X



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News Attualità

Attualità

Piano europeo auto, ANFIA: "la Commissione europea partorisce un topolino"

6 Marzo 2025



"Dopo lunghi mesi di incontri ai più alti livelli e comunicazioni chiare ed incisive, incluse le rappresentazioni a Bruxelles dei sindacati, il documento rilasciato dalla Commissione contiene solo alcuni primi elementi richiesti dall'industria, mentre, nonostante le attese e le sollecitazioni, ne mancano molti altri essenziali. Per questi motivi, il dialogo tra le istituzioni europee e l'industria automotive deve continuare speditamente"

Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della Presidente Ursula von der Leyen dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato oggi, ANFIA ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento. Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date



PARTS

DISTRIBUZIONE AFTERMARKET PERIODICITÀ: 11 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il tema delle previste multe a carico dei Costruttori per il 2025 è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa.

ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi.

"Apprezziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica – ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".

#anfia

#piano europeo auto

← Precedente

**IDIR: crescita e
innovazione**

Successiva →

**Walker lancia i
turbocompressori
rigenerati**

Ti potrebbero interessare



Piano d'azione UE per l'automotive: ANFIA esprime incredulità e fortissima preoccupazione per le prime indicazioni

Attualità



TAG

#ricambi 660

#aftermarket 445

#officine 243

#filtri 174

#lubrificanti 161

#mercato auto 147

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI



SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

6 marzo 2025

AUTOMOTIVE, ANFIA: «PIANO D'AZIONE INSUFFICIENTE»

Secondo l'associazione, il documento non ha recepito alcuni temi essenziali indicati dal comparto

di Federico Fusca

3 marzo 2025

ANFIA: «LA BOZZA DI PIANO D'AZIONE UE CI PREOCCUPA»

«Il documento non ridisegna il percorso di transizione e non contempla le misure richieste del settore»

di Federico Fusca

11 dicembre 2024

ANFIA: LA STRADA PER SALVARE L'AUTO VA PERCORSO IN EUROPA E IN ITALIA

Nella sua Assemblea pubblica l'associazione ha chiesto misure anticrisi e la revisione delle decisioni Ue

di Federico Fusca

5 aprile 2024

ANFIA: 2024 IN RECUPERO PER L'AUTO, L'ACCIAIO PROTAGONISTA NELL'E-MOBILITY

Vavassori: «I primi mesi hanno fatto segnare una crescita in Europa, ma a livello mondiale si teme un anno piatto»

di Davide Lorenzini

7 febbraio 2025

FOCUS UTILIZZATORI: AUTOMOTIVE, 2024 DIFFICILE

Anfia: 2025 con volumi stabili per l'Italia

di Stefano Ferrari

Home / News / Automotive, Anfia: «Piano d'azione insufficiente»

Automotive, Anfia: «Piano d'azione insufficiente»

Secondo l'associazione, il documento non ha recepito alcuni temi essenziali indicati dal comparto

6 marzo 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

Login

Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password



I NOSTRI VIDEO



Tecnoacciai: dopo 40 anni di storia, pronta a investire per crescere ancora



MERCATO & DINTORNI | Acciaio per l'edilizia: quali sviluppi nel breve e nel medio periodo



Mercato flash. Materie prime, acciaio al carbonio, acciaio inox e specialties. Febbraio 2025

[Altri video](#)

Altre News

met.legnanese

MERCATI

5 marzo 2025

GHISA: TENDENZA AL RIALZO DEI PREZZI

Ufficialmente esaurita la quota Ue per l'import di materiale russo

Acciai lunghi in difficoltà

5 marzo 2025

ACCIAI LUNGHINI IN DIFFICOLTÀ

Scivola il prezzo del fondo. Possibile miglioramento della domanda nella seconda metà di marzo

3 marzo 2025

COILS: I PRODUTTORI EUROPEI RITIRANO LE OFFERTE

Cresce l'attesa per i risultati del riesame della Salvaguardia e dell'indagine sui coils a caldo da quattro Paesi

28 febbraio 2025

ROTTAME: RIALZI ALL'ORIZZONTE, MA CON DIVERSE INCOGNITE

Alla scarsa disponibilità di materiale continua a fare da contraltare la debolezza dei mercati dei finiti

25 febbraio 2025

LAMIERE DA TRENO: IN LIEVE RAFFORZAMENTO DOMANDA E PREZZI

Diversi commercianti stanno ricostituendo le scorte, ma il consumo a valle resta debole

[Altre analisi](#)

SPECIALI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TALKING ADDRESS
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Contatti
- Media Kit
- Soste in Viaggio
- f
- Twitter
- in
- YouTube
- Instagram

FLEETTIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Fleet Manager
- Case auto
- Noleggio
- Elettriche Ibride
- LCV
- Industry
- News Fuoriorario
- OltreFrontiera
- Twin Fleet
- Podcast

Piano europeo auto: la commissione europea partorisce un Topolino

6 Marzo 2025 Breaking news No Comment



Dopo lunghi mesi di incontri ai più alti livelli e comunicazioni chiare ed incisive, incluse le rappresentazioni a Bruxelles dei sindacati, il documento rilasciato oggi dalla Commissione contiene solo alcuni primi elementi richiesti dall'industria, mentre, nonostante le attese e le sollecitazioni, ne mancano molti altri essenziali. Per questi motivi, il dialogo tra le istituzioni europee e l'industria automotive deve continuare speditamente.

Piano europeo auto "Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della Presidente Ursula von der Leyen dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato oggi, ANFIA ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento.

Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati,

Fleetime magazine digitale dicembre 2024



Breaking news

PIANO EUROPEO AUTO: LA COMMISSIONE EUROPEA PA... TOPOLINO



Mercato Motocicli 2025, ANCMA: febbraio chiude a -20,8%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il tema delle previste multe a carico dei Costruttori per il 2025 è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa. ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi.

Piano europeo auto

*"Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica - ha commentato **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica".*

Redazione Fleettime

Fonte press ANFIA

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

autodazi, autoelettrichemulte, Commissione Europea, dazi, green deal, Mercato Auto

No Comments Yet

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *



Mercato auto italiano in crisi: febbraio nero -6,3%



Automotive UE 2025: ANFIA allarmata, "Piano d'azione inadeguato"



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

**FONDAZIONE FS ITALIANE**www.fondazionefs.it

VISITA IL SITO



Automotive: Anfia, con piano d'azione l'Ue partorisce un topolino

(FERPRESS) – Roma, 6 MAR – “Ci prepariamo ad accelerare i lavori sulla revisione del 2035, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale”. Rispetto a queste dichiarazioni della Presidente Ursula von der Leyen dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato ieri, **ANFIA** ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento.

Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il tema delle previste multe a carico dei Costruttori per il 2025 è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa.

ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad evidenziare a tutte le istituzioni europee che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi. “Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica – ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di **ANFIA**. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l'occupazione, l'UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile.

Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa.

In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica”.

CONDIVIDERE:





BREAKING NEWS

POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI

IMPRESSUM



CONTACT US



BORSA

ANFIA: "Piano UE insoddisfacente per la transizione auto"

March 6, 2025 Cronaca

(Teleborsa) – "Ci prepariamo ad **accelerare i lavori sulla revisione del 2035**, mettendo alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale". Rispetto a queste dichiarazioni della **Presidente Ursula von der Leyen** dell'altro ieri e confrontandole con il contenuto del documento rilasciato oggi, **ANFIA ritiene che alcune linee guida siano effettivamente presenti nelle 19 pagine del documento**. Questo, tuttavia, non può essere chiamato Piano d'azione, mancando l'indicazione di date certe, azioni concrete rispetto a molte tematiche sollecitate e ben rappresentate da sindacati, costruttori di autoveicoli, componentisti e associazioni di settore, l'indicazione di chi si assume la responsabilità della messa in campo di queste azioni e infine gli importi da allocare per i diversi aspetti del piano.

Anche il tema delle previste **multe a carico dei Costruttori per il 2025** è stato fin qui risolto parzialmente e in maniera insoddisfacente rispetto alle logiche richieste formulate dal settore; manca, inoltre, in maniera incredibile, qualunque riferimento al settore, così importante, dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alla stessa normativa.

Sport



SPORT

per Calvarese il penalty non c'è, poi si convince ed è polemica

March 6, 2025 Cronaca

Il talent arbitrale di Prime inizialmente scettico sul contatto Mitchell-Thuram: cambia idea al cambio d'inquadratura e sui social è bufera.



Lautaro segna, entra nella storia nerazzurra e punge, siparietto Inzaghi-Cruz dopo lo 0-2 al Feyenoord

March 6, 2025



il Bayern avvisa l'Inter, il Liverpool beffa il Psg. Szczesny para tutto, il Barcellona vince in dieci


ANFIA, quindi, non ritiene assolutamente soddisfacente quanto emerso dai lavori del Dialogo strategico e, insieme alle altre associazioni e stakeholder interessati, continuerà fin da oggi ad **evidenziare a tutte le istituzioni europee** che la gravità della situazione del settore non può essere affrontata con questi interventi.

“Appreziamo gli stimoli allo sviluppo dei veicoli connessi e a guida autonoma e del software defined vehicle, ma con costernazione lamentiamo la mancanza di elementi fondamentali della transizione, tra i quali la neutralità tecnologica – ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La domanda rimane infatti: come verrà attuata nella pratica questa neutralità? Per sostenere la competitività e preservare l’occupazione, **l’UE deve abbracciare un portafoglio diversificato di tecnologie sostenibili, includendo, al 2035 e oltre, i veicoli ibridi sia plug-in che range-extender alimentati con carburanti di origine non fossile**. Inoltre, se il vero obiettivo della Commissione rimane la decarbonizzazione, non vediamo alternative ad un progressivo piano di rinnovo del parco circolante auto, oggi vecchio di 12,5 anni e ad alte emissioni, che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa. In assenza di questo piano, il settore è destinato a scomparire sotto i colpi della competizione cinese e della politica oltreatlantica”.

(Foto: © ssilver / 123RF)

[Source link](#)

March 6, 2025



il Leone potrebbe cacciarlo prima

March 5, 2025

Cambi

Convertitore di valute

	CHF - Franco Svizzero	Fr	1
	USD - US Dollar	\$	1.12
	EUR - Euro	€	1.05
	GBP - Lira sterlina	£	0.88
	JPY - Yen	¥	168.16
	CNY - Yuan	¥	8.18
	ZAR - Rand	R	20.57
	ARS - Peso argentino	\$	1 195.83
	UYU - Peso uruguayano	\$	47.88
	BRL - Real brasiliano	R\$	6.56

il Marzo 06, 2025

FreeCurrencyRates.com

Cryptocurrencies

	USD	EUR	CNY	GBP
BTC		\$ 91,750.2	(5.58%) ▲	
ETH		\$ 2,286.10	(5.22%) ▲	
XMR		\$ 230.09	(1.26%) ▲	
LTC		\$ 108.10	(4.74%) ▲	
DASH		\$ 25.00	(4.01%) ▲	

← islamizzazione senza età – Libero Quotidiano

La Procura affossa il “Salva Milano” ed inguaia il Sindaco Sala →

You May Also Like



Giustizia, AIGA scrive a premier Meloni: “Pieno sostegno a riforma separazione carriere”

March 5, 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tendenza [Guerra](#) [Ascolti TV](#) [Trump](#) [Papa Francesco](#)

Meteo [Oroscopo](#) [AAA](#)

[Home](#) / [Motori](#) / **ANFIA**, Vavassori critica il piano europeo per l'auto: UE delude l'industria au...

AUTO E MOTORI

Giovedì, 6 marzo 2025

ANFIA, Vavassori critica il piano europeo per l'auto: UE delude l'industria automobilistica

Il documento presentato dalla Commissione Europea manca di azioni concrete, lasciando insoddisfatte le aspettative del settore automotive su neutralità tecnologica e competitività.

Redazione Motori

Condividi

Corporate, il giornale delle imprese



Open Fiber accelera la transizione: al via a Boretto il...



Poste Italiane, il progetto Polis combatte lo spopolamento.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Enel e
Fondazione
CER Italia
insieme per lo
sviluppo
delle...
Mama
Industry: il
partner
strategico che
guida le
mPMI...



AffariTV



In evidenza

Pechino Express, Giulio Berruti-Nicolò Maltese e i Magici confessano: 'Ci ha ammazzato emotivamente e fisicamente'. Abbiamo pianto'. L'intervista doppia

Dopo mesi di incontri e sollecitazioni ai massimi livelli istituzionali, il documento rilasciato dalla Commissione Europea sul piano per l'industria automobilistica si rivela insufficiente, privo di indicazioni chiare e azioni concrete.

Nonostante le aspettative e le richieste avanzate da costruttori, componentisti e sindacati, il testo di 19 pagine contiene solo alcuni elementi di risposta alle urgenze del settore, senza delineare una vera strategia per affrontare le sfide della transizione ecologica e della competitività globale.

Secondo ANFIA, il documento non può essere definito un vero Piano d'azione, poiché manca di tempistiche certe, responsabilità definite e risorse economiche dedicate. Anche il nodo delle sanzioni previste per il 2025 nei confronti dei costruttori è stato solo parzialmente affrontato e in modo insoddisfacente. Ancor più grave è l'assenza di qualsiasi riferimento al comparto dei veicoli industriali, anch'essi soggetti alle medesime normative e fondamentali per la logistica e l'economia europea.

Le dichiarazioni della Presidente della Commissione Europea, Ursula von der Leyen, avevano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

alimentato aspettative su una revisione dell'obiettivo 2035 con l'introduzione del principio della neutralità tecnologica. Tuttavia, nel documento mancano risposte su come questo principio verrà attuato concretamente. Il **Presidente di ANFIA, Roberto Vavassori**, sottolinea la necessità di un portafoglio tecnologico diversificato che includa, oltre ai veicoli elettrici, anche soluzioni ibride plug-in e range-extender alimentate con carburanti di origine non fossile. Solo in questo modo si potrà garantire la sostenibilità della transizione e preservare l'occupazione nel settore automobilistico europeo.

L'**industria automotive europea rischia** di perdere competitività sotto la spinta dei produttori cinesi e delle politiche aggressive messe in campo dagli Stati Uniti per sostenere il proprio settore. ANFIA evidenzia che l'unico modo per contrastare questa minaccia è un piano di rinnovo del parco circolante, oggi con un'età media di 12,5 anni e caratterizzato da alte emissioni. Senza un'azione concreta a favore della produzione europea di veicoli e componentistica, il comparto rischia di essere travolto dalla concorrenza internazionale.

Nonostante alcuni segnali positivi come il sostegno allo sviluppo di veicoli connessi, a guida autonoma e software defined vehicle, il documento della Commissione appare privo di una visione d'insieme per garantire un futuro solido all'industria automobilistica europea. Per questo, ANFIA e le altre associazioni di settore continueranno a chiedere interventi strutturali e misure efficaci che possano supportare concretamente la transizione industriale senza compromettere la competitività del comparto.

Argomenti: [auto elettriche ue](#) [commissione europea automotive](#) [competitività automotive](#) [decarbonizzazione auto](#) [mercato automotive europeo](#) [neutralità tecnologica auto](#) [piano europeo auto](#) [politica industriale auto](#) [roberto vavassori](#) [transizione ecologica auto](#) [ursula von der leyen](#)



In vetrina

FlyTrendy Group, si spegne la piattaforma di influencer marketing: chiude dopo 6 anni la community con oltre 22mila web star



Affari di motori

Volkswagen svela ID. EVERY1: l'auto elettrica da 20.000 euro che rivoluziona il mercato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849