



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII Legislatura - Anno 2024

Trento, 4 dicembre 2024
prot. n. 4154/2.6.2-2024-2 Cons. reg.

N. 2/XVII

V O T O

2035 Fine della produzione dei motori endotermici

Per raggiungere il cosiddetto net-zero, ovvero la neutralità climatica entro il 2050, l'UE sta adottando misure drastiche per ridurre le emissioni delle automobili. Tale obiettivo si riferisce all'equilibrio tra le emissioni di gas serra generate dall'attività umana e quelle assorbite in un determinato periodo di tempo.

La Presidente della prima Commissione europea Ursula von der Leyen ha ribadito la volontà a mezzo stampa di confermare per il 2035 il termine di produzione e vendita delle auto a motore endotermiche.

Una scelta sconsigliata a fronte anche dei dati riportati dalle statistiche ACI 2023 che ci proiettano una situazione dove le auto diesel, benzina e ibride/benzina in Italia siano state le più scelte dagli italiani:

- 16 milioni e mezzo di auto sono a Diesel (41% del totale),
- 3 milioni a benzina/GPL (7,41%),
- circa 2 milioni ibrido/benzina (4,77%),
- 950mila benzina/metano (2,3%).

Nonostante quindi tutte le politiche riservate a favorire l'acquisto da parte dei consumatori di auto elettriche, il mercato non decolla e le imposizioni dei regolamenti dell'UE rispetto anche alle conversioni industriali, stanno portando ad una crisi economica continentale. I dati provenienti dal Belgio e dalla Germania sono allarmanti, con interi stabilimenti delle più grandi marche storiche automobilistiche chiusi. Nella fattispecie la casa automobilistica Audi (gruppo Volkswagen), ad ottobre ha annunciato il taglio di ben 2500 posti di lavoro in Belgio, con la seria minaccia di chiusura degli stabilimenti a causa (comunicato stampa) "di difficili condizioni economiche intercorse".

Il gruppo Volkswagen ha annunciato presto aggressivi piani di chiusura (o vendita) che interesseranno tre stabilimenti su 10 nella sola Germania. Per la prima volta in 87 anni di storia verranno fatti licenziamenti di massa con tagli salariali del 10%.

In Italia la situazione resta tesa; il recente cambio ai vertici di Stellantis ed i dati riportati dal Responsabile di Emea (divisione Europa, Medio Oriente e Africa del gruppo FCA) sono preoccupanti e restituiscono in salsa italiana quello che già sta avvenendo in Europa. A settembre 2024 in Italia,

dell'intero parco auto venduto solo il 4% risulta essere elettrico. Questi dati, secondo Emea, sono motivati da diversi aspetti: l'autonomia risicata delle batterie, i costi di ricarica elevati, l'incertezza sui valori residui e i prezzi alti d'acquisto.

Oltre ciò, c'è il rischio concreto che a fronte di un papabile collasso dell'industria automobilistica europea, ci possa essere un'ondata proveniente dall'estremo oriente, dove le grandi fabbriche automobilistiche già preparano l'assalto al mercato mondiale, con auto elettriche a basso costo. Senza pensare quanto possano inquinare tali auto in termini di produzione, vista la quasi totale assenza di protocolli sull'ambiente da parte di Cina e Indonesia.

Ma purtroppo c'è di più. Nel 2025 interverrà il protocollo sulle emissioni CO2 che andrà ad imporre l'irraggiungibile limite dei 94 grammi di CO2/km, con la conseguenza che diversi impianti esistenti verranno sanzionati. Secondo il Sole 24 Ore infatti ciò porterà i costruttori ad una scelta inevitabile, quella di indirizzare la produzione di auto elettriche a più del 20% dell'intero. E stante ai dati attuali, resterebbero invendute a prendere pioggia e grandine nei piazzali.

Di riflesso la crisi automobilistica in essere potrà coinvolgere anche direttamente la nostra Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol. Partiamo da un dato straordinario: un'auto su tre nel mondo monta al suo interno un componente prodotto in Provincia di Bolzano. Su tutte la Val Pusteria, vero e proprio Motor Valley con un altissimo tasso di competitività internazionale. Solo lì su 100 lavoratori, 10 sono impiegati in un'azienda attiva.

Nel totale fra Provincia di Trento e Provincia di Bolzano troviamo ben 810 aziende attive nel mercato della componentistica dell'automobile che generano un miliardo di euro di fatturato. Ed un'ondata di crisi come quella che appare imminente, metterebbe a serio rischio l'intero tessuto socio-economico regionale.

È necessario quindi prendere in considerazione un'iniziativa forte e pubblica, in seno al Parlamento nazionale.

Tutto questo premesso e considerato,

**il Consiglio regionale della Regione Trentino-Alto Adige,
ai sensi dell'articolo 35 dello Statuto di autonomia,
fa voti al Parlamento e al Governo italiano affinché:**

- 1) si intervenga a livello europeo per posticipare la data termine per la produzione e vendita delle auto endotermiche a dopo il 2035;
- 2) si possa intervenire sin da subito nel ridiscutere i termini di limite di emissioni CO2 a scadenza ravvicinata, a fronte di un papabile conseguente collasso socio-economico.

**Il Consiglio regionale inoltre impegna
la Giunta a:**

- 1) sensibilizzare su questo tema anche gli altri Consigli regionali, in particolar modo quelli delle Regioni più industrializzate, affinché esprimano a loro volta analogo voto.

F.to: IL CONSIGLIERE REGIONALE
Walter KASWALDER



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO-ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO-SÜDTIROL

XVII. Gesetzgebungsperiode – 2024

Trient, den 4. Dezember 2024
Prot. Nr. 4154/2.6.2-2024-2 RegRat

Nr. 2/XVII

B E G E H R E N S A N T R A G Verbrenner-Aus ab 2035

Um bis 2050 die sogenannte Netto-Null-Stellung, d.h. die Klimaneutralität zu erreichen, ergreift die EU drastische Maßnahmen zur Verringerung der Autoabgase. Dieses Ziel strebt das Gleichgewicht zwischen den in einem bestimmten Zeitraum künstlich erzeugten und den absorbierten Treibhausgasemissionen an.

Die Präsidentin der Europäischen Kommission Frau Ursula von der Leyen hat in den Medien ihr Vorhaben bekräftigt, bis 2035 die Produktion und den Verkauf von Pkws mit Verbrennungsmotoren zu stoppen.

Es handelt sich um eine unvernünftige Entscheidung, nicht zuletzt angesichts der Statistiken des Italienischen Automobilclubs (ACI) von 2023. Daraus geht hervor, dass sich die meisten Italiener für Diesel-, Benzin- und Hybrid-/Benzinfahrzeuge entschieden haben:

- 16,5 Millionen Dieselfahrzeuge (41% der Gesamtzahl),
- 3 Millionen Benzin/LPG (7,41%),
- rund 2 Millionen Hybrid/Benzin (4,77%)
- 950.000 Benzin/Erdgas (2,3%).

Trotz aller staatlichen Maßnahmen, um die Verbraucher zum Kauf von Elektroautos zu bewegen, kommt der Markt nicht in Schwung; die auferlegten EU-Vorschriften, die auch die Umstellung der Produktion betreffen, führen zu einer europaweiten Wirtschaftskrise. Die Zahlen aus Belgien und Deutschland sind beunruhigend: Ganze Fabriken der größten historischen Autoherstellern wurden stillgelegt. Im Oktober kündigte der Automobilhersteller Audi (Volkswagen-Gruppe) den Abbau von 2.500 Arbeitsplätzen in Belgien an; es droht sogar die Schließung von Werken aufgrund „schwieriger wirtschaftlicher Bedingungen“ (so in einer Pressemeldung).

Der Volkswagen-Konzern hat für die unmittelbare Zukunft einschneidende Schließungs- (oder Verkaufs-)Pläne angekündigt, die allein in Deutschland drei von zehn Werken betreffen sollen. Zum ersten Mal in der 87-jährigen Geschichte des Konzerns wird es Massenentlassungen und Lohnkürzungen von 10% geben.

In Italien bleibt die Lage angespannt. Der letzthin erfolgte Wechsel an der Spitze von Stellantis und die Daten des Leiters des Emea (d.h. des Geschäftsbereichs Europa, Naher Osten und Afrika des FCA-Konzerns) sind besorgniserregend und machen deutlich, dass die italienische Lage die europäische widerspiegelt. Im September 2024 lag der E-Auto-Absatz in Italien bei lediglich 4%. Diese Zahlen haben laut Emea vielerlei Ursachen wie etwa die begrenzte Reichweite der Batterien, die hohen Aufladekosten, den ungewissen Restwert und die erheblichen Kaufpreise.

Darüber hinaus besteht die konkrete Gefahr, dass mit einem absehbaren Zusammenbruch der europäischen Autoindustrie eine Welle aus Fernost einhergeht. Die dortigen großen Autohersteller arbeiten bereits mit ihren preiswerten Elektroautos auf die Eroberung des Weltmarkts zu. Ganz zu schweigen von den Umweltschäden bei der Herstellung solcher Fahrzeuge, wenn man bedenkt, dass es in China und Indonesien so gut wie keine Umweltprotokolle gibt.

Aber leider gibt es noch mehr. Im Jahr 2025 wird das CO₂-Emissionsprotokoll den unmöglich einzuhaltenden Zielwert von 94 Gramm CO₂/km aufzwingen, was zur Folge haben wird, dass mehrere bestehende Werke Geldstrafen riskieren. Laut der Wirtschaftszeitung *Il Sole 24 Ore* wird dies die Hersteller vor die unausweichliche Entscheidung stellen, die Produktion von Elektroautos auf mehr als 20% der Gesamtproduktion zu lenken. Und auf der Grundlage der aktuellen Daten würden diese Autos unverkauft bleiben und auf den Vorplätzen Regen und Hagel abbekommen.

Die derzeitige Automobilkrise kann auch unsere Region Trentino-Südtirol direkt betreffen. Eine außergewöhnliche Zahl vorweg: Jedes dritte Auto weltweit ist mit einem Bauteil ausgestattet, das in der Provinz Bozen hergestellt wird, und zwar vor allem im Pustertal, das ein regelrechtes „Motor Valley“ mit höchster internationaler Wettbewerbsfähigkeit ist. Allein dort sind 10% der Arbeitnehmer in einem in diesem Wirtschaftsbereich tätigen Unternehmen beschäftigt.

Insgesamt gibt es in Trentino-Südtirol 810 Unternehmen, die Automobilteile herstellen und einen Umsatz von einer Milliarde Euro erwirtschaften. Eine Krise, wie sie sich abzeichnet, würde das gesamte sozioökonomische Gefüge der Region ernsthaft in Gefahr bringen.

Daher soll das italienische Parlament einen einschneidenden Eingriff in Erwägung ziehen.

All dies vorausgeschickt,

**richtet der Regionalrat der autonomen Region Trentino-Südtirol
gemäß Artikel 35 des Autonomiestatuts
einen Begehrensantrag an das italienische Parlament bzw. an die Regierung, auf dass:**

- 1) sie auf europäischer Ebene auf den Aufschub der Auslaufzeit für die Herstellung von Verbrennungsmotoren über 2035 hinaus hinwirken;
- 2) sie angesichts des ansonsten drohenden sozioökonomischen Zusammenbruchs sofort Maßnahmen ergreifen, um die kurzfristigen CO₂-Emissionszielwerte neu auszuhandeln.

Der Regionalrat verpflichtet zudem die Regionalregierung:

- 1) die anderen Regionalräte – vor allem die der stärkeren Industrieregionen – auf dieses Thema aufmerksam zu machen, damit sie ihrerseits einen ähnlichen Begehrensantrag verabschieden mögen.

Gez.: DER REGIONALRATSABGEORDNETE
Walter KASWALDER