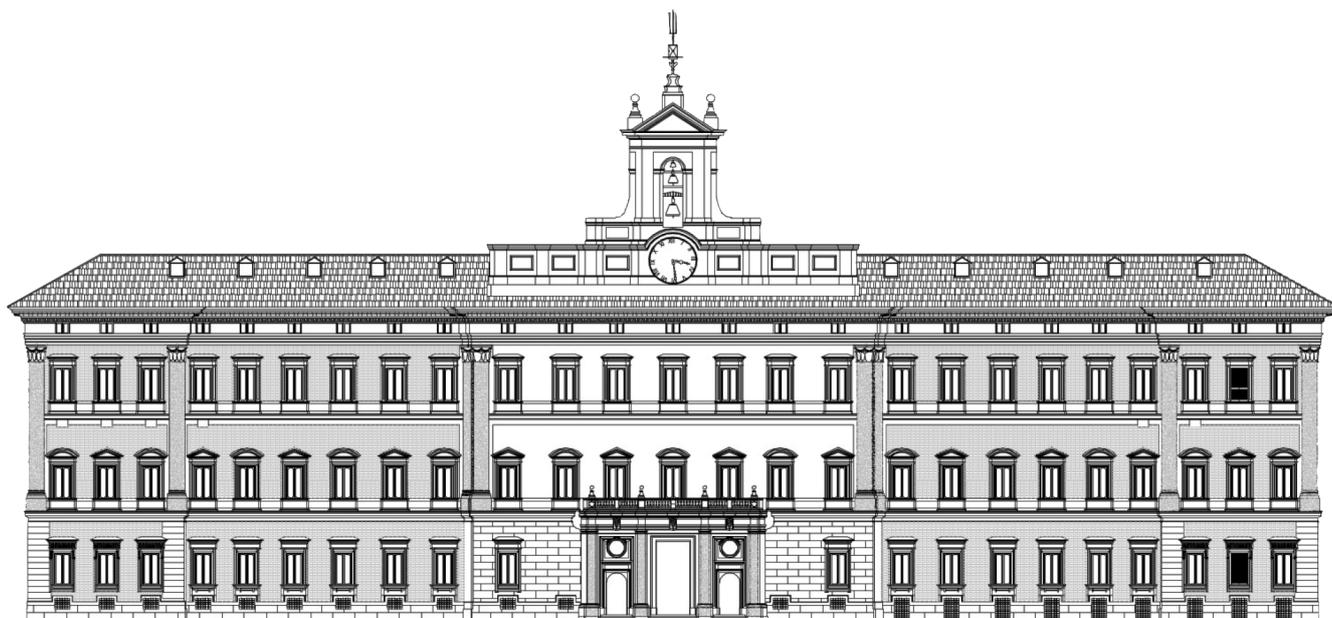




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA



Documentazione per le Commissioni  
ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Il Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo  
della Commissione europea

n. 91

7 aprile 2025





# Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni  
ESAME DI ATTI E DOCUMENTI DELL'UNIONE EUROPEA

Il Piano d'azione industriale per il settore  
automobilistico europeo della Commissione europea

n. 91

7 aprile 2025

Il dossier è stato curato dall'**UFFICIO RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA**  
(☎ 066760.2145 - ✉ [cdrue@camera.it](mailto:cdrue@camera.it) - ✎ [@CD\\_europa](https://twitter.com/CD_europa) - [europa.camera.it](http://europa.camera.it)).

---

**I dossier dei servizi e degli uffici della Camera sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.**

# INDICE

<b>DATI IDENTIFICATIVI</b>	<b>1</b>
<b>IL PIANO D'AZIONE INDUSTRIALE PER IL SETTORE AUTOMOBILISTICO EUROPEO</b>	<b>3</b>
• Finalità e contenuti	3
• Esame presso altri Parlamenti nazionali	3
• L'industria automobilistica europea	4
• I principali contenuti del Piano	12
• La comunicazione relativa alla decarbonizzazione delle flotte aziendali: sintesi dei principali contenuti	18
• La discussione in sede di Consiglio dell'UE	20
• Le mozioni approvate dalla Camera dei deputati	21
<b>IL RAPPORTO DRAGHI SUL FUTURO DELLA COMPETITIVITÀ EUROPEA</b>	<b>23</b>
<b>LA QUESTIONE DEI DAZI CON GLI STATI UNITI</b>	<b>25</b>
• Impatto potenziale di dazi reciproci sul settore automotive italiano	25



## DATI IDENTIFICATIVI

Tipo di atto	<i>Comunicazione COM(2025)95</i>
Data di adozione	<i>5 marzo 2025</i>
Settori di intervento	<i>Industria automobilistica; innovazione; lotta contro l'inquinamento; tecnologia pulita; trasporto stradale; veicolo elettrico; mobilità sostenibile; veicolo autonomo; neutralità carbonica</i>
Assegnazione	<i>25 marzo 2025 - X Commissione Attività produttive</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Si</i>



## IL PIANO D'AZIONE INDUSTRIALE PER IL SETTORE AUTOMOBILISTICO EUROPEO

### Finalità e contenuti

Il 5 marzo 2025 la Commissione europea ha presentato la [comunicazione](#) relativa al **piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo**.

Il piano d'azione intende affrontare le **sfide** relative alle **transizioni verde e digitale** e ai fattori destabilizzanti che derivano dal **contesto geopolitico** e dalla **concorrenza globale**, tra cui la crescita della Cina quale principale esportatore globale di automobili e i rischi legati alle catene di approvvigionamento e agli alti **costi dell'energia**.

In tale contesto, il settore automobilistico europeo si trova anche ad affrontare i potenziali impatti negativi derivanti dai **dazi imposti dagli Stati Uniti** (v. *infra*) e dal possibile redirezionamento della sovracapacità produttiva di Paesi terzi verso l'UE.

La Commissione ritiene che le aziende europee rischiano di rimanere svantaggiate sul tema delle tecnologie fondamentali a causa di **dipendenze strategiche nel settore delle materie prime e delle importazioni di batterie**.

Pertanto, l'obiettivo del piano è proporre azioni che consentano di **coniugare il rilancio della competitività** dell'industria automobilistica riducendo le dipendenze, in linea con le indicazioni contenute nel [rapporto Draghi](#) (v. *infra*), **con gli obiettivi concordati in materia di emissioni**.

Il piano d'azione è il risultato di un **processo collaborativo volto** a individuare le criticità del settore. In particolare, il 30 gennaio 2025 la Presidente von der Leyen ha avviato: i) un [dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica](#) con i principali leader del settore, i partner sociali e gli *stakeholder*; ii) una [consultazione pubblica](#) per raccogliere i contributi di tutte le parti interessate; iii) e **gruppi di lavoro tematici** coordinati dai rispettivi commissari europei per competenza.

Il piano rappresenta inoltre una delle iniziative più importanti della [Bussola della competitività](#) e del [Patto per l'industria pulita](#) (*Clean Industrial Deal*).

Il piano è accompagnato dalla [comunicazione](#) relativa alla **decarbonizzazione delle flotte aziendali**, ovvero i veicoli immatricolati da una persona giuridica e comprendenti autovetture, furgoni e veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman), che illustra le azioni che possono essere intraprese per **accelerare l'adozione di veicoli a emissioni zero**.

### Esame presso altri Parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal [sito IPEX](#), l'esame della comunicazione risulta avviato dai parlamenti di Lettonia e Repubblica Ceca (Senato).

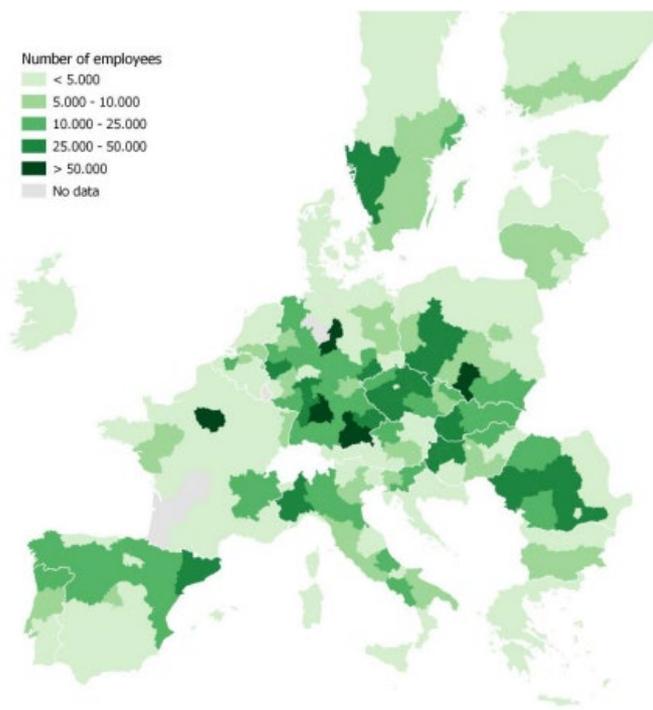
## L'industria automobilistica europea

Il settore automobilistico rappresenta un comparto fondamentale dell'economia europea e ricopre una posizione di **primo piano a livello internazionale**, restando tuttora un **esportatore netto di automobili**.

Il settore è caratterizzato da diversi **produttori leader al mondo**, tra cui **Volkswagen, Peugeot, Volvo, BMW, Stellantis e Daimler**, ed è sede anche di **grandi fornitori di componenti**, come Bosch, Continental, ZF Friedrichshafen e Michelin, che sono supportati da una moltitudine di piccole e medie imprese e società a media capitalizzazione. Il settore ha anche un **impatto significativo su altri comparti industriali**, tra cui acciaio, prodotti chimici e tessili.

L'industria automobilistica contribuisce per **1 trilione di euro** al PIL dell'Unione (circa il 7%), rappresenta **un terzo degli investimenti privati in ricerca e sviluppo (R&S)** nell'UE e **occupa** (direttamente e indirettamente) **circa 13,8 milioni di lavoratori** (il 6,1% dell'occupazione totale dell'UE)<sup>1</sup>.

Il grafico seguente (fonte Comitato europeo delle regioni) mostra il numero di impiegati nel settore automobilistico per regione.



La **filiera automobilistica dell'UE** non è concentrata in una singola regione, ma è **dispersa in più Stati membri**. Storicamente, paesi come **Germania**,

---

<sup>1</sup> Per approfondimenti, si vedano: i) la [scheda](#) "The crisis facing the EU's automotive industry" predisposta dal Servizio di ricerca del Parlamento europeo; ii) la [pagina web](#) "Automotive industry" della Commissione europea; la [pubblicazione](#) "State of play and future challenges of automotive regions" del Comitato europeo delle regioni

**Svezia, Francia, Italia e Spagna** occupano una posizione **centrale** nell'industria automobilistica europea; negli ultimi decenni un **ruolo più significativo** è stato tuttavia assunto anche da **Polonia, Repubblica Ceca, Ungheria, Slovacchia e Romania**, soprattutto in ragione del fatto che i produttori dell'Europa occidentale hanno esternalizzato parti della loro rete di fornitori e della loro produzione nell'**Europa centrale e orientale**, dove i costi della manodopera sono relativamente più bassi.

***Il rapporto “Economic and Market Report: Global and EU auto industry - Full year 2024” dell’ACEA***

Il 13 marzo 2025 l'**Associazione europea dei produttori di automobili (ACEA)** ha pubblicato il [report](#) *“Economic and Market Report: Global and EU auto industry - Full year 2024”* che contiene **dati sulla vendita, la produzione e il commercio di veicoli in Europa e nel mondo nel 2024**.

Le **vendite di auto nuove** hanno raggiunto **74,6 milioni di unità a livello globale** (+2,5% rispetto al 2023). Il mercato automobilistico dell'UE è cresciuto dello **0,8%**, con vendite totali pari a 10,6 milioni di unità, rappresentando una quota del 14,3%. Le vendite di **auto cinesi** hanno raggiunto quasi 23 milioni di unità, rappresentando il 30,7% delle vendite di auto globali.

Table 2. Global new car registrations

	2024 <sup>1</sup>	2023	% change 24/23	% share 2024
<b>EUROPE</b>	16,107,996	15,496,683	+3.9	21.6
European Union	10,632,381	10,548,165	+0.8	14.3
United Kingdom	1,952,778	1,903,054	+2.6	2.6
Russia	1,505,284	1,027,984	+46.4	2.0
Türkiye	980,240	967,341	+1.3	1.3
EFTA	378,455	396,710	-4.6	0.5
Ukraine	68,347	60,710	+12.6	0.1
Others (Europe) <sup>2</sup>	590,511	592,719	-0.4	0.8
<b>NORTH AMERICA<sup>3</sup></b>	15,273,220	14,712,547	+3.8	20.5
United States only	12,701,449	12,324,965	+3.1	17.0
<b>SOUTH AMERICA</b>	3,013,492	2,830,404	+6.5	4.0
Brazil only	1,934,073	1,718,897	+12.5	2.6
<b>ASIA</b>	36,443,271	36,098,069	+1.0	48.9
China	22,934,722	22,363,987	+2.6	30.7
India	4,360,625	4,161,938	+4.8	5.8
Japan	3,710,912	3,990,090	-7.0	5.0
South Korea	1,410,965	1,486,777	-5.1	1.9
Others (Asia) <sup>4</sup>	4,026,047	4,095,277	-1.7	5.4
<b>MIDDLE EAST/AFRICA</b>	3,757,180	3,671,188	+2.3	5.0
<b>WORLD</b>	74,595,159	72,808,891	+2.5	100.0

SOURCE: ACEA, S&P GLOBAL MOBILITY

Di seguito, una tabella sulle immatricolazioni di auto nuove nell'UE (nei primi quattro paesi) e un grafico sulle immatricolazioni di auto nuove nell'UE per fonte di alimentazione.

Table 3. Top four – New EU car registrations

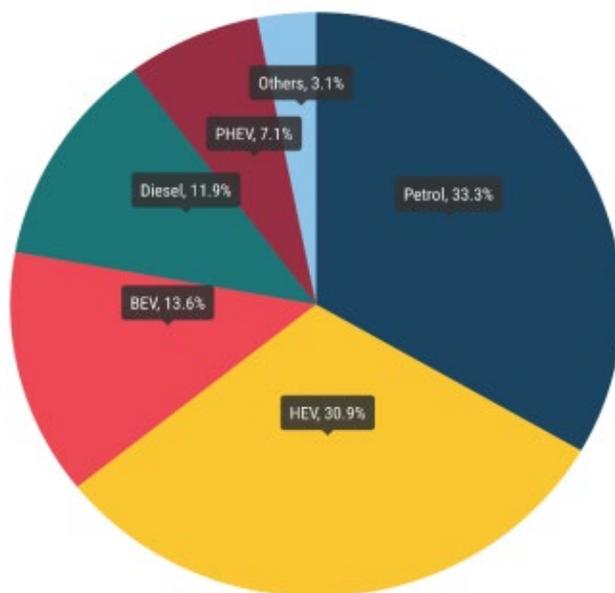
	2024	2023	% change 24/23
Germany	2,817,331	2,844,609	-1.0
France	1,718,412	1,774,722	-3.2
Italy	1,559,229	1,567,151	-0.5
Spain	1,016,885	949,362	+7.1
<b>EUROPEAN UNION</b>	<b>10,632,381</b>	<b>10,548,165</b>	<b>+0.8</b>

SOURCE: ACEA

Figure 2. New EU car registrations by power source

■ Hybrid electric (HEV) 
 ■ Petrol 
 ■ Battery electric (BEV) 
 ■ Diesel 
 ■ Plug-in hybrid electric (PHEV) 
 ■ Others

% 2024 SHARE



SOURCE: ACEA

Per quanto riguarda invece la **produzione** globale di auto, essa ha totalizzato 75,5 milioni di unità; rispetto al 2023 è **diminuita** del 6,2% nell'**UE**, del 3,2% nel **Nord America**, dell'8,6% in **Giappone** e dell'1,2% in **Corea del Sud**, mentre è **aumentata** in **Sud America** (specie in Brasile) e in **Cina** (+5,2%).

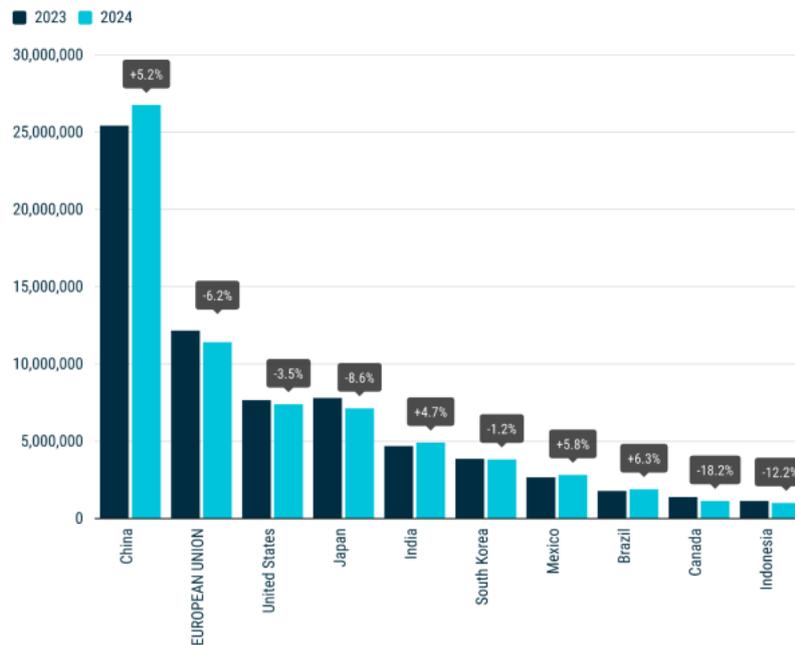
La **Cina** ha pertanto consolidato la sua posizione di **maggiore produttore di automobili al mondo** con una quota di mercato del **35,4%**. L'UE ha una quota di mercato del 15,1% (11,4 milioni di auto prodotte), gli USA del 9,8%.

Table 4. Global car production

	2024 <sup>5</sup>	2023	% change 24/23	% share 2024
<b>EUROPE</b>	<b>14,394,326</b>	<b>15,086,144</b>	<b>-4.6</b>	<b>19.1</b>
European Union	11,408,469	12,158,666	-6.2	15.1
Türkiye	935,616	971,178	-3.7	1.2
United Kingdom	780,270	907,551	-14.0	1.0
Russia	763,551	526,886	+44.9	1.0
Ukraine	1,656	2,670	-38.0	0.0
Others (Europe) <sup>6</sup>	504,764	519,193	-2.8	0.7
<b>NORTH AMERICA</b>	<b>11,351,650</b>	<b>11,721,653</b>	<b>-3.2</b>	<b>15.0</b>
United States only	7,389,252	7,660,067	-3.5	9.8
<b>SOUTH AMERICA</b>	<b>2,166,940</b>	<b>2,131,763</b>	<b>+1.7</b>	<b>2.9</b>
Brazil only	1,894,966	1,782,079	+6.3	2.5
<b>ASIA</b>	<b>45,744,807</b>	<b>45,075,872</b>	<b>+1.5</b>	<b>60.6</b>
China	26,759,962	25,431,163	+5.2	35.4
Japan	7,126,249	7,793,789	-8.6	9.4
India	4,907,330	4,688,798	+4.7	6.5
South Korea	3,814,982	3,861,419	-1.2	5.1
Indonesia	1,003,244	1,142,542	-12.2	1.3
Thailand	709,516	834,122	-14.9	0.9
Others (Asia) <sup>7</sup>	1,423,524	1,324,039	+7.5	1.9
<b>MIDDLE EAST/AFRICA</b>	<b>1,844,434</b>	<b>1,837,721</b>	<b>+0.4</b>	<b>2.4</b>
Iran only	955,726	1,012,385	-5.6	1.3
<b>WORLD</b>	<b>75,502,157</b>	<b>75,853,153</b>	<b>-0.5</b>	<b>100.0</b>

SOURCE: S&amp;P GLOBAL MOBILITY

Figure 3. Top 10 global car producers



SOURCE: S&P GLOBAL MOBILITY

I cali più significativi nell'Europa occidentale sono stati osservati in **Italia**, con un decremento **del 43,4% nella produzione**, seguita da Belgio (-31,2%), Francia (-12,4%) e Svezia (-5,1%). La **Germania**, il **più grande produttore dell'UE**, ha registrato un **modesto calo** dello 0,4%. Al contrario, la **Spagna** ha visto un aumento dello 0,7%, consolidando ulteriormente la sua posizione di **secondo produttore** di automobili nella regione. Nel frattempo, l'Europa centrale e orientale continua a svolgere un ruolo significativo, con la Repubblica Ceca che ha registrato un aumento del 3,5% nella produzione. Al contrario, sono stati registrati cali significativi in Slovacchia (-7,6%) e Romania (-6,5%).

Table 5 Top ten EU car producers

	2024 <sup>8</sup>	2023	% change 24/23	% share 2024
Germany	3,942,396	3,957,061	-0.4	34.6
Spain	1,872,988	1,859,355	+0.7	16.4
Czechia	1,446,855	1,397,631	+3.5	12.7
Slovakia	993,750	1,075,379	-7.6	8.7
France	849,437	970,183	-12.4	7.4
Italy	309,336	546,440	-43.4	2.7
Hungary	435,541	508,734	-14.4	3.8
Romania	473,110	506,099	-6.5	4.1
Belgium	197,624	287,227	-31.2	1.7
Sweden	270,807	285,310	-5.1	2.4
<b>EUROPEAN UNION</b>	<b>11,408,469</b>	<b>12,158,666</b>	<b>-6.2</b>	<b>100.0</b>

SOURCE: S&P GLOBAL MOBILITY

Circa invece il **commercio** di auto, nonostante il calo delle importazioni e delle esportazioni, sia in valore che in volume, l'UE ha mantenuto un **surplus commerciale superiore a 81 miliardi di euro nel 2024**, sebbene ciò abbia rappresentato un calo del 5,9% rispetto al 2023.

Table 6. EU new car trade

Trade in value (in million €)	2024	2023	% change 24/23
Imports	73,159	80,214	-8.8
Exports	154,702	166,832	-7.3
Trade balance	81,543	86,618	-5.9
Trade in volume (in units)	2024	2023	% change 24/23
Imports	3,420,402	3,608,894	-5.2
Exports	4,553,344	4,872,516	-6.6

SOURCE: EUROSTAT

La **Cina** ha mantenuto la sua posizione di **principale fonte di importazioni di nuove automobili dall'UE**, sua in termini di valore che di volume, con una quota di mercato, rispettivamente, del 17,2% e del 21,9%.

Table 7. EU new car imports, main countries of origin

Trade in value (in million €)	2024	2023	% change 24/23	% share 2024
China	12,602	14,348	-12.2	17.2
Japan	11,718	11,013	+6.4	16.0
United Kingdom	10,423	12,492	-16.6	14.2
Türkiye	8,995	7,902	+13.8	12.3
South Korea	7,850	10,066	-22.0	10.7

SOURCE: EUROSTAT

Table 8. EU new car imports, main countries of origin

Trade in volume (in units)	2024	2023	% change 24/23	% share 2024
China	748,448	744,829	+0.5	21.9
Türkiye	542,083	522,665	+3.7	15.8
Japan	498,413	480,400	+3.7	14.6
Morocco	446,823	389,242	+14.8	13.1
South Korea	356,633	436,572	-18.3	10.4

SOURCE: EUROSTAT

Il valore delle esportazioni di auto prodotte nell'UE verso gli Stati Uniti è sceso del 4,6%. Un calo più forte si è verificato con riguardo alle esportazioni in Cina (-25,5%), probabilmente dovuto alla crescente concorrenza dei produttori di veicoli nazionali cinesi. Stati Uniti e Regno Unito rappresentano collettivamente quasi la metà delle esportazioni di auto nuove dell'UE in termini di valore, sottolineando la loro rilevanza come mercati chiave per l'industria automobilistica dell'UE. In termini di volumi di esportazione, si è registrato un calo generalizzato nelle principali destinazioni dell'UE. Le spedizioni verso la Cina sono diminuite del 24,2%, seguite da Svizzera (-11,9%), Stati Uniti (-6,2%) e Turchia (-5%).

Table 9. EU new car exports, main destinations

Trade in value (in million €)	2024	2023	% change 24/23	% share 2024
United States	38,463	40,311	-4.6	24.9
United Kingdom	33,306	32,641	+2.0	21.5
China	14,419	19,358	-25.5	9.3
Türkiye	11,879	12,848	-7.5	7.7
Switzerland	6,871	7,623	-9.9	4.4

SOURCE: EUROSTAT

Table 10. EU new car exports, main destinations

Trade in volume (in units)	2024	2023	% change 24/23	% share 2024
United Kingdom	1,252,672	1,281,162	-2.2	27.5
United States	749,166	798,945	-6.2	16.5
Türkiye	579,841	610,129	-5.0	12.7
China	271,470	358,025	-24.2	6.0
Switzerland	178,276	202,403	-11.9	3.9

SOURCE: EUROSTAT

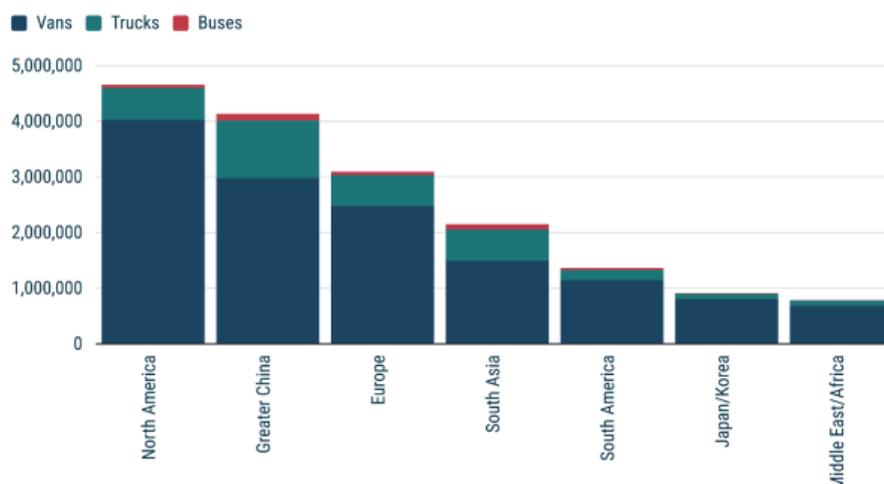
Come anticipato, il rapporto dell'ACEA contiene anche dati sull'immatricolazione, la produzione e la commercializzazione dei veicoli commerciali nel 2024.

Circa l'immatricolazione viene evidenziato che:

- il Nord America ha guidato il segmento con un aumento dell'1,7% delle vendite rispetto al 2023, raggiungendo 4 milioni di unità e rappresentando una quota di mercato del 30%. L'Europa ha registrato una crescita del 5,7%, totalizzando 2,5 milioni di unità e conquistando una quota di mercato del 18%.

La Grande Cina ha registrato un calo del 5,9%, con vendite in calo a quasi 3 milioni di unità, pur mantenendo una sostanziale quota di mercato del 22%;

Figure 4. Global new commercial vehicles and bus sales<sup>10</sup>



SOURCE: S&P GLOBAL MOBILITY

- le vendite di nuovi furgoni nell'UE sono aumentate dell'8,3%, così come il segmento degli autobus (+9,2%). Al contrario, le immatricolazioni di nuovi camion nell'UE sono diminuite del 6,3% nel 2024, totalizzando circa 328 mila unità;
- **il diesel è rimasto la scelta preferita per i nuovi acquirenti di veicoli commerciali nell'UE.**

Circa invece la **produzione** di veicoli commerciali, viene evidenziato che:

- la **produzione globale** di furgoni è **diminuita** del 4,6%. L'America è stata l'unica regione a vedere aumentare la propria produzione;
- la produzione globale di camion è diminuita dell'8,3%, in contrasto con l'aumento del 37,1% del Sud America;
- la produzione mondiale di autobus ha raggiunto circa 362 mila unità, con un aumento del 10,3% rispetto al 2023.

Circa, infine, il **commercio** di veicoli commerciali, viene rilevato che:

- il commercio di **furgoni e camion dell'UE** ha visto il proprio valore diminuire sia nelle importazioni che nelle esportazioni;
- mentre i valori delle importazioni di autobus sono aumentati del 6,4%, i valori delle esportazioni sono diminuiti del 19,2% nel 2024.

## I principali contenuti del Piano

Il piano stabilisce azioni concrete per contribuire alla competitività globale dell'industria automobilistica europea e al mantenimento di una solida base produttiva europea attraverso interventi in **5 settori chiave**:

1. **innovazione e digitalizzazione**;
2. **mobilità pulita**;
3. **competitività e resilienza delle catene di approvvigionamento**;
4. **competenze e dimensione sociale**;
5. **potenziamento dell'accesso ai mercati, garantendo parità di condizioni e la sicurezza economica**.

Le azioni affrontano tre sfide chiave per l'Unione europea: la riduzione della dipendenza dai combustibili fossili, la riduzione dei costi di produzione, anche la fine di creare condizioni di parità con i *competitors* internazionali e spingere le capacità innovative del settore.

### **Innovazione e digitalizzazione**

La Commissione mira a consentire all'industria automobilistica di conquistare una **posizione di leadership globale nella transizione** verso una mobilità *software-enabled* (abilitata al *software*) e connessa **all'intelligenza artificiale (IA)**.

Un ostacolo verso il **mercato unico della guida autonoma** è rappresentato dai differenti contesti normativi degli Stati membri. Per questo motivo, la Commissione ha intenzione di:

- sviluppare un **quadro normativo coordinato per i veicoli a guida autonoma**, consentendo l'omologazione di serie illimitate di veicoli con sistemi di parcheggio automatizzati nel 2025;
- elaborare **norme per favorire la sperimentazione di sistemi di guida automatizzati** (*automated driving system, ADS*) e **dei sistemi avanzati di assistenza alla guida** (*advanced driver assistance system, ADAS*) sulle strade pubbliche. La Commissione intende anche interloquire con gli Stati membri per favorire la creazione di **tre banchi di prova** su larga scala, **spazi di sperimentazione normativa** dedicati e **corridoi europei per la guida automatizzata per consentire la diffusione di veicoli a guida autonoma** sia per il trasporto di persone che di merci.

Per **colmare il ritardo tecnologico** delle imprese UE e aumentare le capacità industriali del settore, la Commissione propone la creazione di una **Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi** con le parti interessate, comprese le PMI europee, al fine di sviluppare *software* e *hardware* digitali condivisi, consentendo quindi un significativo risparmio di risorse e un'accelerazione della transizione verso la guida autonoma. L'Alleanza viene considerato un meccanismo in grado di **aumentare rapidamente le capacità di cooperazione** dell'industria europea in **materia di innovazione e sviluppo** di tecnologie.

Le attività dell'Alleanza saranno sostenute da **investimenti congiunti pubblici e privati** nell'ambito dei partenariati di **Orizzonte Europa**. Il programma per la ricerca e l'innovazione dell'UE metterà a disposizione **1 miliardo di euro** per il settore automobilistico per il **periodo 2025-2027**. Inoltre, come annunciato nella [Bussola della competitività](#) e nel [Patto per l'industria pulita](#), la Commissione collaborerà con la Banca europea per gli investimenti (BEI) e con investitori privati per mettere a punto un **programma di investimenti TechEU** che contribuisca a **colmare il divario di finanziamento per l'innovazione** con i *competitor* globali.

In relazione alle **implicazioni per la sicurezza** dello sviluppo delle componenti *hardware* e *software* dei veicoli automatizzati, la Commissione comunica che **darà seguito con misure concrete alla valutazione del rischio di cibersicurezza in corso nell'ambito della direttiva NIS2**. Intende proseguire gli sforzi volti a conseguire una cibersicurezza sufficiente che non soffochi l'innovazione e la commercializzazione e sviluppare norme per la sicurezza economica.

Con riguardo, infine, ai **dati**, la Commissione intende:

- adottare **misure** per consentire all'**intero** ecosistema automobilistico di **sfruttare i benefici dei dati dei veicoli connessi** e degli **orientamenti sui dati di bordo**;
- prendere in considerazione ulteriori azioni, compresa una proposta legislativa sull'accesso ai dati di bordo e la possibilità di istituire una **piattaforma europea di dati automobilistici**. In tale contesto terrà altresì conto di considerazioni in tema di cibersicurezza, anche per quanto concerne l'accesso remoto ai dati;

Infine la Commissione intende valutare se l'attuale **quadro dell'UE in materia di concorrenza per quanto riguarda gli accordi verticali** nei mercati postvendita **del settore automobilistico** (regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico) sia ancora idoneo allo scopo, anche in un contesto di digitalizzazione.

### ***Mobilità pulita***

Affinché l'Ue diventi neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050, la Commissione ricorda che **le emissioni dei trasporti devono essere ridotte del 90%**. Pertanto, la transizione tecnologica verso una mobilità sostenibile si basa sugli **obiettivi di riduzione delle emissioni per le nuove auto**, che contribuiscono anche a favorire un clima di certezza e prevedibilità per gli investitori.

La **disponibilità di infrastrutture di ricarica elettrica** e di **rifornimento di idrogeno** è uno dei principali presupposti per l'adozione di veicoli a emissioni zero. Pertanto, la Commissione ritiene che gli investimenti in tali infrastrutture siano fondamentali anche per la competitività del settore automobilistico europeo. Tuttavia, ad oggi **la loro diffusione non è ugualmente sviluppata** negli Stati membri. Il Piano prevede di agevolare il

dispiegamento delle infrastrutture di ricarica, sia per l'elettrico che per l'idrogeno, con risorse pari a 500 milioni di euro.

Dal confronto con i **rappresentanti del settore** è emersa una **forte richiesta di flessibilità** in relazione all'eventualità che il mancato raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nuovi del 2025 possano comportare **sanzioni significative** per le aziende.

Si ricorda, in tal senso, che il [regolamento](#) 2023/851 ha rivisto i **livelli di emissione di CO2** delle **autovetture** e dei **veicoli commerciali leggeri nuovi** prevedendo che dal 2035 i nuovi veicoli debbano essere a **emissioni zero**, **vietando** di fatto, a partire da quella data, la **vendita di veicoli a motore termico**. Tale regolamento è intervenuto modificando il [regolamento \(UE\) 2019/631](#) che definisce i **livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi**.

Sulla scorta delle modifiche introdotte, sono previsti i seguenti obiettivi di riduzione delle emissioni medie annuali di CO2 del parco veicoli dell'Unione rispetto all'obiettivo del 2021:

- per il periodo **2025-2029** riduzione del **15%** (obiettivo già previsto dal precedente regolamento 2019/631 e rimasto invariato);
- del **55%** per le autovetture nuove e del **50 %** per veicoli commerciali leggeri nuovi per il periodo **2030-2034**;
- del **100%** a partire dal 1° gennaio **2035**.

Nel 2026 la Commissione, secondo quanto disposto dal regolamento stesso, dovrebbe esaminare l'efficacia e l'impatto del regolamento e presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame. Sulla base di tale valutazione, la Commissione dovrebbe valutare la necessità di rivedere gli obiettivi di cui *supra* e la revisione sarà eventualmente corredata da una proposta di modifica del regolamento.

La **Commissione** ha quindi deciso di presentare, il 1° aprile 2025, una [proposta](#) di **modifica degli standard di emissione di CO2 per i veicoli leggeri** volta a consentire che gli **obiettivi di conformità siano calcolati in media nel periodo 2025-2027**, permettendo quindi alle case automobilistiche di **compensare un eventuale superamento dell'obiettivo** nel singolo anno pur mantenendo l'ambizione complessiva sugli obiettivi del 2025. In questo modo, la Commissione ritiene di **salvaguardare le capacità di investimento** dell'industria automobilistica europea, **mantenendo** al contempo **gli obiettivi relativi alle emissioni**. Il piano prevede altresì l'**accelerazione dei lavori** di preparazione della **revisione del regolamento sui veicoli leggeri**.

Il rinvio delle multe previste per il 2025 e l'anticipo della revisione del regolamento sui veicoli leggeri inizialmente previsto per il 2026 erano state identificate come **condizioni necessarie** dal [non-paper sul futuro del settore automobilistico](#) promosso dall'Italia nel novembre 2024 (vedi *infra*). Il documento, presentato assieme alla Repubblica Ceca, riteneva che una **mancata previsione di rinvio delle multe** avrebbero limitato fortemente le capacità dell'industria di investire nell'innovazione e nello sviluppo e che solo

un'**anticipazione delle revisioni degli standard di emissione** potesse preservare la competitività dell'industria automobilistica europea ed evitare una fuga di investimenti dalla ricerca e dalla tecnologia verde. Riguardo l'iniziativa della Commissione, **Confindustria** esprime **perplexità per l'assenza di previsioni simili anche per i veicoli pesanti**.

La Commissione ritiene che **programmi di *leasing* sociale** possano aiutare i consumatori meno abbienti **ad accedere, a prezzi accessibili, alla mobilità sostenibile**, dando al tempo stesso uno stimolo alle vendite di veicoli a emissioni zero. Per questo motivo, promuoverà l'adozione di regimi di *leasing* sociale per veicoli nuovi e usati a emissioni zero mediante una **raccomandazione sulla povertà dei trasporti** che incoraggerà **gli Stati membri ad integrare tali programmi nei loro piani nazionali** nell'ambito del Fondo sociale per il clima.

Attualmente gli Stati membri utilizzano approcci diversi riguardo gli **incentivi rivolti all'adozione di veicoli a zero emissioni**. La Commissione sottolinea come in molti casi tali incentivi **sono soggetti a ridefinizione e modifiche** comportando un **clima di incertezza** per i consumatori, le aziende e gli investitori del settore. Per questi motivi, la Commissione ha intenzione di lavorare per **favorire un coordinamento** a livello europeo e identificare sistemi in grado di essere, al tempo stesso, sia efficienti che sostenibili sotto il profilo economico. In ogni caso, la Commissione esaminerà la possibilità di **prevedere sistemi di incentivi a livello europeo**. Queste discussioni confluiranno in una **raccomandazione** che avrà il compito di individuare anche le fonti di finanziamento dell'UE con cui gli Stati membri potranno sostenere tali incentivi.

Come annunciato dal [Patto per l'industria pulita](#), nell'ambito di *InvestEU* saranno mobilitati circa **50 miliardi di euro di investimenti** a sostegno delle politiche chiave dell'UE con la BEI svolgerà un ruolo di primo piano.

### ***Competitività e resilienza delle catene di approvvigionamento***

L'industria automobilistica dell'UE rischia di **perdere quote di mercato rilevanti** a causa del costo dei componenti critici, in particolare delle batterie, che rappresentano il 30-40% del valore aggiunto di una tipica autovettura elettrica. A giudizio della Commissione, l'UE necessita di una **produzione di celle e di catene di approvvigionamento nazionali** competitive dal punto di vista dei costi, anche per fronteggiare eventuali crisi di approvvigionamento e proteggere la sovranità economica. L'obiettivo è produrre entro il 2030 almeno il 40% del fabbisogno di batterie a livello UE. A questi fini, la Commissione **sosterrà l'industria delle batterie** con **finanziamenti a valere sul Fondo per l'innovazione**, il cui stanziamento ammonta fino a 3 miliardi di euro.

Il piano d'azione comprende la possibilità di **prevedere un sostegno diretto per le imprese che si occupano di produzione di celle e di componenti di batterie** con finanziamenti legati a criteri di valutazione diversi dal prezzo, come i

requisiti di resilienza (**pacchetto Battery Booster**). Il sostegno dell'UE potrebbe essere combinato anche con aiuti di Stato, dato che la **Commissione sta lavorando a un nuovo quadro normativo** in relazione all'industria pulita **che semplificherà le norme sugli aiuti di Stato**, consentendo agli Stati membri di offrire incentivi agli investitori privati in ordine a progetti relativi alla produzione di batterie e altre componenti chiave.

A giudizio della Commissione, gli operatori del settore automobilistico necessitano di un **accesso affidabile alle materie prime**. Per questo motivo la Commissione ha presentato, a marzo 2025, a norma del [regolamento sulle materie prime critiche \(CRMA\)](#), un elenco di **progetti strategici che riguarderanno la produzione di materie prime per batterie**. Tali progetti beneficeranno di **procedure di autorizzazione semplificate**.

I 47 progetti strategici sono ubicati in **13 Stati membri**: Belgio, Francia, **Italia**, Germania, Spagna, Estonia, Cechia, Grecia, Svezia, Finlandia, Portogallo, Polonia e Romania. Coprono uno o più segmenti della catena del valore delle materie prime, con 25 progetti che comprendono attività di estrazione, 24 di trasformazione, 10 di riciclaggio e 2 di sostituzione delle materie prime. Riguardano 14 delle 17 materie prime strategiche elencate nel citato regolamento sulle materie prime critiche. Ciò comprende diversi progetti riguardanti il litio (22 progetti), il nichel (12 progetti), il cobalto (10 progetti), il manganese (7 progetti) e la grafite (11 progetti), che dovrebbero andare particolarmente a beneficio della catena del valore delle materie prime per **batterie** dell'UE. Altri progetti strategici riguardanti il magnesio (1 progetto) e il tungsteno (3 progetti) dovrebbero contribuire alla resilienza dell'industria della **difesa** dell'UE, che dipende dall'uso di tali materiali. La Commissione ha pubblicato una [mappa interattiva](#) con la **collocazione geografica dei progetti**. Per quanto riguarda **l'Italia**, sono stati selezionati **4 progetti**, in Veneto, Toscana, Lazio e Sardegna.

In aggiunta, la Commissione propone la creazione di una **piattaforma per l'aggregazione dell'offerta e della domanda** di materie prime critiche.

La Commissione ha inoltre **aggiornato l'elenco dei rifiuti** per promuovere l'economia circolare, classificando i rifiuti di batterie tritati come pericolosi. In questo modo essi **devono essere riciclati e riutilizzati all'interno dell'UE**, dato che viene vietata la loro esportazione, consentendo di perseguire l'autonomia strategica e la sicurezza dell'approvvigionamento delle materie prime.

La Commissione ritiene necessario **investire nelle capacità di riciclaggio pre-trattamento e post-trattamento** e sviluppare tecnologie di riciclaggio più avanzate e garantire la disponibilità di materie prime per il riciclaggio (ossia rifiuti di batterie e rottami metallici di qualità elevata). A tale fine, la Commissione valuterà la possibilità di **finanziare un sostegno per i veicoli fuori uso e gli impianti di riciclaggio delle batterie**. Con l'intento di proteggere l'ambiente dai rifiuti pericolosi, la Commissione intende chiarire che, quando diventa un rifiuto, la massa nera deve essere classificata come rifiuto pericoloso e ciò porterà a un

**migliore controllo delle spedizioni di massa nera e soprattutto al divieto di esportarla in paesi non appartenenti all'OCSE.**

### ***Competenze e dimensione sociale***

Le recenti trasformazioni che hanno interessato il settore automobilistico hanno avuto un **impatto significativo sull'occupazione** comportando perdite di posti di lavoro. In aggiunta, **la carenza e l'inadeguatezza delle competenze** nell'industria automobilistica sono alcune delle principali preoccupazioni dei soggetti del settore, insieme **all'invecchiamento della forza lavoro**.

L'impegno della Commissione prevede che l'**Osservatorio europeo per una transizione equa** raccolga dati per individuare le possibili aree critiche in materia di squilibri occupazionali. Inoltre, saranno ampliati sia il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione per i lavoratori in esubero (**FEG**) che il Fondo sociale europeo Plus (**FSE+**). L'ambito di applicazione del FEG sarà esteso al sostegno delle imprese nei processi di ristrutturazione per proteggere i lavoratori dal rischio di disoccupazione, in modo da fornire **sostegno ai lavoratori minacciati da licenziamenti immediati**; mentre il FSE+ sarà potenziato per aiutare i **lavoratori che desiderano riqualificarsi e cercare nuove opportunità di lavoro**. In linea con [l'Unione delle competenze](#), la Commissione intende **rafforzare il quadro per le iniziative settoriali in tema di competenze** nelle industrie strategiche.

### ***Potenziamento dell'accesso ai mercati, garantendo parità di condizioni e la sicurezza economica***

Il piano sostiene che la competitività dell'industria europea dell'automobile sia strettamente legata a esportazioni, importazioni e investimenti. Ne deriva che **l'accesso ai mercati esteri, la parità di condizioni rispetto ai concorrenti stranieri** e un **ambiente commerciale e normativo adeguato** sono elementi fondamentali per il successo dell'industria.

Il 4 ottobre 2023, la Commissione europea ha avviato indagini antisovvenzioni sulle **importazioni UE di veicoli elettrici a batteria dalla Cina**, con la motivazione che tali importazioni erano **sovvenzionate** e quindi dannose per l'industria UE. I **dazi compensativi provvisori** (che vanno dal 17,4% al 36,3%) sono entrati in vigore il 5 luglio 2024. Le misure definitive sono state [sostenute](#) dagli Stati membri il 4 ottobre 2024.

Per rendere il settore più resiliente di fronte alla concorrenza estera, la Commissione esaminerà la possibilità di adottare **misure di difesa commerciale** per l'ecosistema dei veicoli elettrici, come strumento **per scoraggiare gli operatori impegnati in pratiche sleali** dallo stabilire impianti in Paesi terzi e soprattutto in Paesi che godono di un accesso preferenziale al mercato dell'UE.

Allo stesso tempo, si intendono **proseguire i negoziati con i paesi partner** per migliorare le **opportunità di approvvigionamento** per l'industria automobilistica.

La Commissione valuterà l'utilizzo del [regolamento sulle sovvenzioni estere](#) per indagare sulle pratiche sleali a monte della catena di fornitura.

Infine, la Commissione ha intenzione di proporre misure per garantire che gli **investimenti esteri nel settore contribuiscano alla competitività a lungo termine dell'industria** e di adoperarsi al contempo per **ridurre gli oneri amministrativi** per i costruttori automobilistici.

Nel contesto del programma di semplificazione normativa, in consultazione con le parti interessate la Commissione adotterà **un pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica** migliorando la coerenza e l'uniformità tra i diversi requisiti normativi.

Infine, nel 2026 la Commissione **effettuerà una valutazione** sul [regolamento](#) relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore incentrata in particolare **sulle opportunità di semplificazione**.

## **La comunicazione relativa alla decarbonizzazione delle flotte aziendali: sintesi dei principali contenuti**

Come anticipato in premessa, parallelamente al piano per l'*automotive*, la Commissione ha presentato la [comunicazione](#) relativa alla **decarbonizzazione delle flotte aziendali**, vale a dire di tutti i veicoli immatricolati da una persona giuridica (fatta eccezione tra l'altro per ambulanze, autopompe, ecc...), che possono essere suddivise in cinque grandi categorie, comprendenti autovetture, furgoni e veicoli pesanti (autocarri, autobus e pullman).

Le flotte aziendali sono al centro dei mutamenti che interessano il settore automobilistico europeo dato che **rappresentano circa il 60% delle nuove immatricolazioni di autovetture nell'UE**. Al fine di rispettare gli obblighi relativi alle zero emissioni per i nuovi autoveicoli previsti a partire dal 2035, la Commissione ritiene sia necessario prevedere uno stimolo alla domanda di veicoli a zero emissioni.

Dalla **consultazione pubblica** in relazione al tema "Rendere più ecologici i parchi veicoli aziendali" condotta dalla Commissione nel 2024 è emerso che i **costi** sono un elemento fondamentale nelle decisioni di acquisto dei gestori di flotte aziendali. Di conseguenza, il **trattamento fiscale è considerato un fattore chiave** per aumentare sensibilmente la quota di veicoli a zero emissioni.

La comunicazione illustra alcuni esempi di buone prassi negli Stati membri, sottolineando come modifiche alla deducibilità fiscale dei costi e delle spese per il carburante dei veicoli non a zero emissioni, la previsione di misure di ammortamento accelerate e regimi di sostegno speciali che coinvolgano esenzioni dalle restrizioni agli accessi o condizioni di pedaggio e di parcheggio favorevoli, possano incentivare per l'acquisto di veicoli elettrici.

La Commissione ritiene che il settore automobilistico necessiti di un rafforzamento della domanda dei veicoli a zero emissioni e, per questo motivo, elenca una **serie di azioni** che possono immediatamente intraprese a livello nazionale, regionale e locale per produrre benefici immediati in vista della **proposta legislativa** su cui la Commissione sta lavorando e che **dovrebbe essere adottata entro la fine dell'anno**, volta a esaminare tutte le opzioni per aumentare la diffusione dei veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali.

Le azioni illustrate dalla Commissione riferiscono in particolare a **3 ambiti**:

- 1) rendere i veicoli a zero emissioni più attraenti attraverso la politica di bilancio: la Commissione sottolinea come gli **Stati membri sostengano il mercato delle vetture aziendali** con oltre 40 miliardi di euro l'anno complessivamente (**l'Italia con 16 miliardi l'anno**). La modifica dei **regimi fiscali può rappresentare un utile strumento per la transizione verso veicoli a zero emissioni**, comportando inoltre minori incidenze sul bilancio pubblico rispetto alle sovvenzioni dirette all'acquisto. La Commissione ricorda che le norme in materia di aiuti di Stato offrono agli Stati membri opportunità per sostenere la diffusione di veicoli a zero emissioni. La Commissione ricorda inoltre che nell'ambito della propria iniziativa sull'IVA verde prevista per il 2026 valuterà la possibilità di eliminare progressivamente la detrazione dell'IVA relativa ai veicoli convenzionali;
- 2) possibilità a livello locale con le flotte per i servizi di mobilità urbana: la Commissione sostiene che numerosi gestori di flotte per i servizi di mobilità urbana (**taxi e car sharing**) hanno espresso l'intenzione di contribuire positivamente al processo di decarbonizzazione del trasporto su strada, ma hanno affermato come tale possibilità dipenda fortemente dalle condizioni stabilite dalle autorità locali. In particolare, misure mirare ad aumentare i punti di ricarica lenta e veloce e alla messa a disposizione di incentivi operativi quali corsie specifiche o un accesso più agevole ai parcheggi, potrebbero creare indirettamente condizioni più favorevoli per i veicoli a zero emissioni. Un'altra ipotesi potrebbe consistere in una previsione diretta ad accelerare la transizione fissando obblighi per la quota di veicoli a zero emissioni. Pertanto, la Commissione invita le autorità locali e regionali ad includere obblighi relativi alla quota di veicoli a zero emissioni nel processo di rilascio delle licenze per le flotte private locali e a prevedere condizioni abilitanti, in linea con il piano d'azione per il settore automobilistico, destinate a garantire un'offerta adeguata di infrastrutture di ricarica;
- 3) società di noleggio: pioniere presso gli aeroporti: la Commissione ritiene che i **veicoli utilizzati per noleggi a breve termine** possano essere

efficaci per raggiungere un numero elevato di privati e aumentare la visibilità delle soluzioni a zero emissioni. Per questo motivi, è necessario **aumentare la flotta di veicoli elettrici a noleggio presso gli aeroporti** e prevedere un **adeguato numero di infrastrutture di ricarica presso le strutture aeroportuali**. La Commissione si impegna entro il terzo trimestre del 2025 ad avviare un'iniziativa volta ad accelerare la diffusione di veicoli a zero emissioni nelle flotte per il noleggio presso aeroporti selezionati. In una seconda fase, si prenderanno in considerazione altri nodi di mobilità quali le stazioni ferroviarie.

## La discussione in sede di Consiglio dell'UE

In occasione del [Consiglio Competitività](#) (Mercato interno e industria) dell'UE del 12 marzo 2025, la Commissione europea ha presentato il piano sull'automotive e si è tenuto uno scambio di opinioni tra le delegazioni degli Stati membri. Il **Ministro delle Imprese e del Made in Italy**, Adolfo Urso, ha [esposto](#) la **posizione italiana** riguardo il piano d'azione, sostenendo la necessità di applicare il **principio di neutralità tecnologica** (posizione condivisa da **Confindustria**), includendo l'**idrogeno** e i **biocarburanti**, per permettere la produzione di veicoli puliti anche attraverso i motori a combustione interna alimentati in modo sostenibile.

Nel complesso, ricordando la centralità del settore automobilistico all'interno dell'economia dell'UE e il ruolo chiave svolto dall'Italia nella discussione relativa al comparto, il Ministro ha espresso **soddisfazione per l'accoglimento di due condizioni ritenute necessarie dall'Italia** per il rilancio della competitività del settore (e incluse nel [non-paper sul futuro del settore](#), presentato nel novembre 2024 assieme alla Repubblica Ceca, e supportato da altri tredici Paesi membri e dalle principali associazioni industriali europee):

- 1) il **rinvio delle sanzioni** previste per il 2025;
- 2) l'**anticipo** a quest'anno della **revisione del regolamento** sui veicoli leggeri, inizialmente prevista per la fine del 2026 (vedi *supra*).

In un articolo pubblicato su "Il Sole 24 Ore" il 12 marzo 2025, il Ministro ha **sostenuto** che dal piano della Commissione **emerge** complessivamente **incertezza riguardo l'approccio da adottare**, mentre per affrontare con successo le sfide che il settore dell'automobile ha davanti sarebbe necessario che **l'UE definisse chiaramente i principi guida della transizione**. In conclusione, il Ministro Urso ritiene che una transizione ecologica mal concepita comporti il **rischio di una deindustrializzazione dell'UE**, mentre è necessario **contemperare l'esigenza ambientale con quelle delle imprese**. A questo fine, il titolare del MIMIT sostiene la necessità che l'UE riesca a **supportare il settore automobilistico** con risorse sufficienti, **stimolando la domanda interna**.

Nel corso della discussione in sede di Consiglio, sono esser emerse, secondo fonti informali, **diverse sensibilità** in relazione al piano della Commissione.

La **Francia** si sarebbe mostrata in particolare **soddisfatta per il meccanismo di flessibilità volto a mitigare le sanzioni** previste dal regolamento CO2, fermo restando gli obiettivi di decarbonizzazione, e avrebbe richiesto la previsione di margini di **flessibilità nel regime degli aiuti di Stato** per sostenere le *gigafactories*.

La **Germania** avrebbe evidenziato con favore le iniziative mirate a **favorire la produzione di batterie nell'UE**, assieme alla Svezia, invitando la Commissione a proseguire nel dialogo con gli Stati membri e le imprese al fine di verificare l'attuabilità delle azioni previste dal piano.

La **Spagna** avrebbe chiesto di **allocare risorse dell'UE per l'acquisto di veicoli elettrici** e per lo **sviluppo delle infrastrutture di ricarica**.

In relazione all'intenzione della Commissione di accelerare la revisione del regolamento CO2, la **Svezia** avrebbe **espresso preoccupazione** ritenendo che questo genere di iniziative possa **minare il grado di prevedibilità e certezza del quadro giuridico europeo** riducendo gli investimenti nel comparto. Per lo stesso motivo, avrebbe chiesto l'introduzione di eventuali **misure compensative per gli investitori virtuosi** che hanno rispettato gli obiettivi previsti.

La **Repubblica ceca** avrebbe al contrario **apprezzato la previsione del rinvio delle sanzioni**, proponendo, insieme alla Romania, di **rafforzare tale misura** considerando un periodo di riferimento di cinque anni anziché tre.

**Slovacchia** e **Bulgaria** si sarebbero infine mostrate **caute** sulle **misure previste in relazione alla decarbonizzazione delle flotte aziendali**, temendo possibili distorsioni del mercato. Allo stesso modo, in linea anche con la posizione dell'Italia, avrebbero richiesto una **piena applicazione del principio di neutralità tecnologica**.

## **Le mozioni approvate dalla Camera dei deputati**

Il 12 febbraio 2025 l'**Assemblea della Camera dei deputati** ha [approvato](#), nei testi riformulati con il parere favorevole del Governo, alcune mozioni concernenti iniziative per il rilancio della competitività europea, in relazione al "[rapporto Draghi](#)". In Particolare, la mozione Faraone ed altri [n. 1-00382](#) impegna il Governo ad "avviare ogni iniziativa di competenza in Europa per far sì che venga adottato un piano in linea con le raccomandazioni del rapporto Draghi, che preveda **misure** per far sì che le imprese del **settore automotive mantengano, incrementino od avviino nuove produzioni in Europa**".



## IL RAPPORTO DRAGHI SUL FUTURO DELLA COMPETITIVITÀ EUROPEA

Il [rapporto Draghi](#) (si veda, per approfondimenti, il seguente [dossier](#)) chiede anzitutto di **sviluppare un piano d'azione industriale per il settore automobilistico**, che tra l'altro favorisca l'integrazione "verticale" dell'IA nel settore, fattore critico per sbloccare una maggiore produttività.

Il settore automobilistico, secondo il rapporto, è un esempio centrale di **mancata pianificazione** da parte dell'UE, che applica una **politica climatica senza una politica industriale**. Nonostante l'obiettivo di azzerare le emissioni entro il 2035 porterà di fatto a mettere gradualmente fine alle nuove immatricolazioni di veicoli con motori a combustione interna e favorirà la rapida penetrazione dei veicoli elettrici sul mercato, l'UE non ha dato seguito a queste ambizioni con una spinta sincronizzata verso la conversione della catena di fornitura. Le **aziende europee**, di conseguenza, stanno già **perdendo quote di mercato**.

La **quota di mercato** delle case automobilistiche **cinesi** per i **veicoli elettrici** in Europa è **passata dal 5% nel 2015 a quasi il 15% nel 2023**, mentre la quota di case automobilistiche europee nel mercato dell'UE dei veicoli elettrici è scesa dall'80% al 60%.

Nel breve termine, l'obiettivo principale per il settore dovrebbe essere quello di **evitare una delocalizzazione radicale della produzione fuori dall'UE o la rapida acquisizione di impianti e aziende europei da parte di produttori esteri sovvenzionati dallo Stato**, proseguendo allo stesso tempo il processo di decarbonizzazione. Le tariffe compensative recentemente adottate dalla Commissione contro le aziende automobilistiche cinesi (vedi *supra*) che producono batterie per i veicoli elettrici contribuiranno a creare condizioni di parità in questo senso, tenendo anche conto dei reali aumenti di produttività in Cina.



## LA QUESTIONE DEI DAZI CON GLI STATI UNITI

Lo scorso 2 aprile il Presidente degli Stati Uniti ha [annunciato](#) una **strategia tariffaria globale** che prevede **dazi base al 10%** per tutti i paesi (in vigore dal 5 aprile) e ulteriori **dazi reciproci** (in vigore dal 9 aprile) nei confronti di quei paesi (inclusi **Unione europea**, Cina, Corea del Sud, Giappone, Gran Bretagna) che l'amministrazione statunitense considera "peggiori trasgressori", ovvero paesi che adotterebbero pratiche commerciali sleali nei confronti degli Stati Uniti. **Per l'Europa i dazi saranno al 20%**, per la Cina al 34% e per la Gran Bretagna al 10%.

Dal **3 aprile** sono scattati anche i **dazi del 25% sulle auto e sui camion leggeri** di fabbricazione europea, con i **pezzi di ricambio per automobili** che invece **saranno colpiti entro il 3 maggio**, secondo quanto preannunciato dall'amministrazione statunitense.

Sulle importazioni dall'UE di alluminio e acciaio si applicano dazi del 25% (cfr. l'apposito capitolo del [Dossier](#) sul Rapporto Draghi predisposto dagli uffici di documentazione di Camera e Senato),

La Presidente della Commissione von der Leyen ha annunciato **contromisure dell'UE "forti e proporzionate"** sulle merci statunitensi dopo l'introduzione dei dazi su acciaio e alluminio, mantenendo aperta la via del negoziato.

Il 26 marzo ha poi [espresso](#) **profondo rammarico** per la **decisione degli Stati Uniti di imporre tariffe sulle esportazioni automobilistiche europee**.

Inoltre, il 3 aprile, dopo l'annuncio di Trump dell'imposizione di tariffe protezionistiche universali, ha nuovamente [dichiarato](#) che la strategia degli USA è un duro colpo per l'economia mondiale, in quanto aumenterà l'incertezza, potrebbe innescare una spirale protezionistica, danneggerà consumatori e aziende e aumenterà la pressione inflazionistica. von der Leyen ha annunciato la disponibilità a **"negoziare** con gli Stati Uniti, per rimuovere qualsiasi barriera residua al commercio transatlantico" ma che **allo stesso tempo l'UE è "pronta a rispondere"**. Al primo pacchetto di contromisure in risposta alle tariffe sull'acciaio se ne aggiungeranno altre, se le negoziazioni falliscono, specie per **sostenere i settori dell'acciaio e delle automobili**.

### **Impatto potenziale di dazi reciproci sul settore automotive italiano**

Sebbene sia allo stato difficile effettuare valutazioni precise sull'impatto complessivo dei dazi USA sull'industria automobilistica europea, in una recente [nota del Centro Studi di Confindustria](#) si osserva che quasi tutti i settori manifatturieri italiani godono di un surplus commerciale con gli Stati Uniti e, t

Tra questi, gli **autoveicoli e gli altri mezzi di trasporto**, come evidenziato dalla tabella seguente:

**Settori manifatturieri italiani in surplus con gli USA**  
(Scambi con gli Stati Uniti. 2023)

	Italia			UE
	Export	Import	Saldo	Saldo
<b>Totale</b>	67,3	25,2	42,1	156,7
<b>Settori manifatturieri*</b>				
Macchinari e impianti	12,4	1,9	10,5	46,4
Autoveicoli	5,8	0,4	5,3	44,1
Altri mezzi di trasporto	5,3	0,8	4,5	-9,9
Farmaceutica	8,0	4,4	3,7	51,6
Alimentari	4,0	0,4	3,6	10,9
Altri beni manifatturieri	3,9	0,6	3,2	7,1
Pelle	2,7	0,2	2,6	5,9
Bevande	2,6	0,3	2,3	8,0
Abbigliamento	2,4	0,1	2,2	4,2
Apparecchi elettrici	2,5	0,6	2,0	16,2
Prodotti petroliferi	2,4	0,5	1,8	4,3
Prodotti in metallo	1,9	0,2	1,7	7,5
Arredamento	1,6	0,0	1,6	3,7
Altri minerali non-metalliferi	1,6	0,2	1,4	3,2
Chimica	2,9	1,7	1,1	6,5
Metalli di base	2,1	1,2	0,8	10,0
Gomma e plastica	0,9	0,3	0,6	4,1
Elettronica e ottica	1,9	1,4	0,5	7,7
Tessile	0,5	0,1	0,4	1,7
Legno	0,2	0,1	0,1	1,8
Carta	0,2	0,3	-0,1	1,4
<b>Settori primari</b>				
Prodotti agricoli	0,1	0,6	-0,5	-3,2
Petrolio e gas	0,0	6,7	-6,7	-69,4

\* Settori manifatturieri ordinati in base al saldo dell'Italia.

Fonte: elaborazioni Centro Studi Confindustria su dati Eurostat e ISTAT.

li autoveicoli e gli altri mezzi di trasporto sono uno dei settori in cui l'export italiano è più esposto della media UE al mercato USA (**30,7% e 34,0%**, rispettivamente). Il peso USA nell'importazione di autoveicoli in Italia è di appena 3,5%. Questo sbilanciamento tra le vendite italiane di veicoli negli USA e gli acquisti di autoveicoli italiani negli USA rende, secondo la medesima Nota di Confindustria, il settore suscettibile di essere più colpito da eventuali barriere tariffarie USA