

# CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII  
n. 25

## X COMMISSIONE (ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

### DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO SULLA:

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni: piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95  
*final*)

---

*Approvato il 17 giugno 2025*

---

**DOCUMENTO FINALE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo),

esaminata, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento della Camera dei deputati, la comunicazione della Commissione europea relativa al « Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo » (COM(2025)95);

tenuto conto degli elementi di conoscenza e di valutazione emersi nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'esame del documento;

*premesso che il piano d'azione in oggetto:*

rappresenta una delle iniziative più importanti adottate nel contesto della bussola per la competitività dell'UE e del patto per l'industria pulita, strategie che la Commissione europea ha recentemente adottato con l'obiettivo di colmare il *deficit* di innovazione con i principali concorrenti dell'UE, creare un nesso tra decarbonizzazione e competitività, ridurre le dipendenze e aumentare la sicurezza;

è accompagnato dalla comunicazione « Decarbonizzazione delle flotte aziendali » (COM(2025)96) che illustra le azioni che possono essere intraprese a livello europeo e nazionale per accelerare l'adozione di veicoli a emissioni zero nelle flotte aziendali;

*premesso altresì che l'industria europea dell'automotive:*

è un settore strategico per l'Unione europea, fondamentale per l'economia e l'occupazione, dato che contribuisce per circa il 7 per cento al PIL, occupa circa 13,8 milioni di lavoratori, rappresenta un terzo degli investimenti privati in ricerca e sviluppo e ha un impatto significativo anche su altri comparti industriali, tra cui acciaio, plastica, chimica e tessile;

ricopre una posizione di primo piano a livello internazionale potendo vantare una filiera di produttori e fornitori – *leader* mondiali del settore – e il supporto di una moltitudine di piccole e medie imprese e società a media capitalizzazione, particolarmente importanti per il tessuto produttivo italiano, anche con riferimento al settore della componentistica;

attraversa, tuttavia, un periodo di trasformazione strutturale e di sfide senza precedenti, in quanto:

i. è pienamente coinvolta nel processo di decarbonizzazione e integrazione delle nuove tecnologie digitali, inclusa l'intelligenza artificiale;

ii. deve affrontare seri problemi di competitività in relazione a fattori destabilizzanti che derivano dal contesto geopolitico e dalla concorrenza globale, spesso sleale, tra cui la crescita della Cina come principale esportatore mondiale di automobili, primo mercato globale per le auto elettriche e principale detentore per oltre l'80 per cento dei

materiali critici usati per fabbricare le batterie; con sempre maggiori rischi derivanti dalle catene di approvvigionamento, dalle dipendenze di importazioni di materie prime e dagli alti costi dell'energia e, in ultimo, dalle recenti decisioni dannose per il settore quali la politica statunitense dei dazi all'importazione e la stretta cinese all'export delle terre rare;

iii. di fronte a tale scenario, le case automobilistiche europee stanno progressivamente perdendo quote di mercato; come evidenziato anche dal rapporto Draghi, il settore automobilistico ha rappresentato un esempio di mancata pianificazione da parte dell'Unione europea, che ha adottato una politica climatica senza prevedere, contestualmente, un'adeguata strategia di politica industriale. L'Europa risulta infatti l'unico fra i principali mercati mondiali a non aver recuperato i livelli di vendita pre-Covid (-18 per cento nel 2024 rispetto al 2019). L'approccio ideologico dell'UE verso la politica climatica ha determinato l'imposizione di regole eccessive e scarsamente flessibili, che non tengono conto delle caratteristiche del tessuto industriale e sociale del continente e delle criticità del commercio internazionale e che non risultano derivare da un'adeguata analisi preliminare del rapporto costo-benefici;

iv. le aziende europee non sono state inoltre messe nelle migliori condizioni per porre rimedio al cronico svantaggio di cui soffrono a causa di dipendenze strategiche nell'importazione delle materie prime e nell'approvvigionamento di componenti essenziali, tra cui le batterie;

v. si stima che da qui al 2030 la capacità europea di produzione di batterie potrebbe raggiungere 1,7 TWh. Le aziende proponenti tuttavia sono attualmente sicure di proseguire con le attività solo per 815 GWh, mentre più della metà degli impianti di batterie annunciati di recente sono stati ritardati, ridimensionati o cancellati.

*considerato che il piano d'azione sull'automotive in oggetto:*

in linea generale, non sembra essere in grado di rispondere alle necessità del settore e alle richiamate sfide di competitività che esso si trova ad affrontare. Conseguentemente, non appare adeguato a sostenere la crescita e la produttività europea in termini di sviluppo industriale, capacità innovativa e tutela dell'occupazione;

non rappresenta una frattura con il passato e un'inversione di tendenza come richiesto dal Governo italiano – in particolare attraverso la presentazione di un *non-paper* sul futuro del settore automobilistico – e dall'industria europea dell'*automotive* al fine di competere più efficacemente a livello globale e recuperare quote di mercato coniugando la Sostenibilità ambientale con quella sociale ed economica;

appare pertanto molto distante dalle reali dinamiche del mercato e dalle sue esigenze, oltre che deludente per quanto riguarda contenuti e obiettivi generali, non rappresentando una vera e propria strategia industriale europea, chiara, coerente e organica, per l'intero settore automobilistico di cui, invece, si ravvisa l'estrema esigenza;

più nello specifico:

i. non stabilisce un cronoprogramma certo di tutte le iniziative prospettate e, per la maggior parte di esse, non quantifica nemmeno con puntualità le risorse da mettere in campo, limitandosi ad affermazioni generiche e non circostanziate;

ii. laddove, con riferimento a determinate iniziative, definisce gli importi da stanziare, questi appaiono comunque di modesta entità, sicuramente molto inferiori rispetto a quanto necessario, sia per il sostegno alla transizione industriale ed al mantenimento dei livelli occupazionali sia per i necessari investimenti in Ricerca e Sviluppo;

iii. non contiene nessuna indicazione chiara ed esplicita sull'adozione del principio della neutralità tecnologica, ma si focalizza esclusivamente sulla transizione verso la mobilità elettrica. In tal modo, si reitera il medesimo approccio ideologico che ha contribuito a portare il settore dell'*automotive* nella situazione difficile che sta attraversando. È assolutamente indispensabile, al contrario, adottare un approccio tecnologicamente neutrale poiché il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione non può dipendere da una sola soluzione e deve efficacemente avvalersi di tutte le tecnologie a disposizione (per esempio Idrogeno ma anche *e-fuel* e *bio-fuel*, settori dove l'Italia è leader, nonché attraverso le motorizzazioni euro 6 e successive, in cui l'Europa è all'avanguardia);

iv. l'adozione del principio della neutralità tecnologica rappresenterebbe un'opportunità anche per favorire gli investimenti in Ricerca e Sviluppo e per riconvertire la catena del valore, in particolare in relazione a quelle tecnologie pulite per le quali l'Unione europea detiene un ruolo di *leadership* nel mercato globale, tra cui i già citati biocarburanti e l'idrogeno;

v. in sostanza, la neutralità tecnologica permette sia di favorire soluzioni innovative, tecnologicamente avanzate ed efficienti, sia di sfruttare tecnologie immediatamente disponibili e compatibili con le infrastrutture esistenti e le abitudini di acquisto dei consumatori;

vi. il documento non si esprime con chiarezza nemmeno sulla volontà o meno di creare un vero e proprio strumento o fondo di politica industriale comune, basato su risorse a valere sul bilancio europeo, che abbia, tra i suoi obiettivi, il finanziamento degli investimenti strategici, allo scopo, tra l'altro, di stimolare la domanda interna e permettere all'industria dell'*automotive* di implementare gli standard ambientali senza pregiudicare il proprio livello di competitività;

vii. non si esprime neanche sulla possibilità di derogare alle regole del Patto di stabilità e crescita per aumentare la spesa nazionale per l'industria automobilistica, sulla falsariga di quanto sta avvenendo per sovvenzionare la difesa;

viii. per contro, il piano richiama opportunamente la necessità per l'Europa di conquistare una posizione di *leadership* globale nella transizione verso una mobilità *software-enabled* e connessa all'intelligenza artificiale, proponendo, tra l'altro, la creazione di una Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi; non prevede

tuttavia azioni consequenziali di supporto adeguate per conseguire tale *leadership* e per favorire concretamente una politica europea di ricerca e innovazione applicata al settore automobilistico;

ix. il documento preannunciava la presentazione di una proposta, poi effettivamente adottata, per modificare il regolamento (UE) 2019/631 – che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione – al fine di introdurre una misura di flessibilità per i costruttori rispetto ai loro obiettivi di emissione di CO<sub>2</sub> tra il 2025 e il 2027 e permettere, in tal modo, il rinvio delle sanzioni a loro carico previste per l'anno in corso. La misura di flessibilità rappresenta un primo passo nella giusta direzione ma è assolutamente insufficiente. Le sanzioni devono essere abolite. Esse, tra l'altro, limitano fortemente le capacità dell'industria di investire nell'innovazione e nello sviluppo;

x. preannuncia, altresì, la condivisibile accelerazione dei lavori di revisione del regolamento (UE) 2019/631 rispetto al termine previsto del 2026 ma, nel preannunciarlo, non indica tuttavia con esattezza quando la revisione sarà avviata e mostra, anche in questo caso, ambiguità in relazione all'adozione del principio di neutralità tecnologica. Non si esprime, inoltre, né su un eventuale riesame delle modalità che porteranno allo stop ai motori endotermici nel 2035, né tantomeno sulla possibilità di prorogare tale termine o di tenere conto, per il raggiungimento del *target*, anche dell'eventuale miglioramento del parco auto circolante;

xi. non comprende azioni concrete a favore del trasporto pesante e non si esprime in particolare sulla possibilità di anticipare anche la revisione del regolamento (UE) 2024/1610 sui *target* di emissione di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti;

xii. non contiene altresì nessuna indicazione su un'eventuale revisione dell'approccio metodologico sul calcolo della CO<sub>2</sub> e in particolare sul superamento del metodo di misura delle emissioni dal serbatoio alla ruota, che ha mostrato evidenti limiti, in favore di un metodo che tenga effettivamente conto di tutto il ciclo di vita di un veicolo; sempre a proposito della CO<sub>2</sub> va inoltre notato come il regolamento europeo sulle emissioni di Anidride Carbonica (CAFE – *Corporate Average Fuel Emissions*) sia stato sviluppato nel 2019 sulla base di dati del 2016, e dunque riferito a un'epoca storica ben antecedente alle conseguenze del Covid-19 e alla situazione di conflitto e generale instabilità che caratterizza il presente ed alle prime conseguenze di tali scelte ideologiche lontane dalla reale analisi dei mercati e del settore;

xiii. non comprende misure di semplificazione del quadro normativo e burocratico europeo idonee per supportare la competitività dell'industria automobilistica, tantomeno per semplificare e favorire la produzione in Europa di autovetture utilitarie, che hanno rappresentato la fortuna del settore fino al recente passato e che potrebbero ritornare ad essere un segmento strategico;

xiv. non specifica quali misure concrete la Commissione europea ha intenzione di proporre per mitigare i costi energetici, che

sono eccessivamente alti e concorrono a far perdere competitività al settore automobilistico;

xv. non contiene un piano organico per rinnovare il parco circolante europeo, di circa 250 milioni di veicoli, che è sempre più vetusto, con l'età media per l'acquisto di una nuova autovettura che si è spostata dai 47 anni del 2005 ai 56 attuali. Non vi sono iniziative neanche per mantenerlo in efficienza e svecchiarlo sostituendo le motorizzazioni euro 0-4 con quelle euro 5 e 6. I più recenti rapporti sul settore indicano che i veicoli europei nel 2023 avevano un'età media di 12,5 anni, cresciuta dagli 11,8 anni del 2020 e dai 7,9 anni del 2009, segno del sostanziale fallimento delle politiche europee di settore, che hanno creato un disagio generale, non solo presso i produttori, ma anche nei consumatori;

xvi. Appare in particolare carente per quanto riguarda le iniziative da adottare a supporto della filiera strategica della componentistica, manutenzione e riparazione dei veicoli. Non vengono neppure contemplate iniziative a favore della rete dei concessionari, prima interfaccia con il mercato dei consumatori;

xvii. preannuncia misure volte a introdurre incentivi, fiscali e non fiscali, sul lato della domanda e a migliorare il coordinamento dei regimi di incentivi degli Stati membri all'acquisto, nonché programmi di sostegno degli utenti a basso reddito, anche attraverso regimi di *leasing* sociale. Tuttavia queste misure appaiono eccessivamente vaghe e potrebbero pertanto dimostrarsi non adeguate a sostenere il mercato automobilistico europeo ed addirittura tese a favorire l'acquisto di auto prodotte oltre i confini europei. Non a caso i produttori cinesi hanno ulteriormente tagliato i prezzi;

xviii. sebbene il piano contenga impegni per rafforzare il Fondo sociale europeo Plus (FSE+) e il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG), esso non delinea un vero e proprio iter formativo e finanziario a sostegno della transizione delle competenze degli occupati del settore automobilistico;

osservato che il dialogo strategico in corso sul futuro dell'industria automobilistica europea dovrebbe assumere carattere permanente, si dovrebbe prevedere un maggior coinvolgimento delle associazioni rappresentative di piccole imprese che operano nella filiera *automotive* e di quelle del settore dell'autotrasporto;

rilevata la necessità che il presente documento finale sia trasmesso tempestivamente alla Commissione europea, nell'ambito del cosiddetto dialogo politico, nonché al Parlamento europeo e al Consiglio,

ritiene indispensabile che il piano d'azione sul futuro dell'industria automobilistica europea in oggetto sia modificato nei termini seguenti:

a) tutte le iniziative prospettate dal piano devono essere accompagnate da un cronoprogramma certo per la loro adozione e da una quantificazione puntuale delle risorse per la loro implementazione e la definizione delle fonti di approvvigionamento;

*b)* deve essere necessariamente ed espressamente stabilito, tra i principi guida della transizione ecologica, un approccio tecnologicamente neutrale che permetta di sviluppare complementarmente e contemporaneamente più soluzioni di mobilità, includendo quindi anche i *bio-fuel*, gli *e-fuel* e l'idrogeno tra i vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti, nonché gli endotermici euro 6 e successivi;

*c)* il piano deve essere accompagnato e sostenuto da considerevoli risorse europee, adeguate alle richiamate sfide in atto per l'*automotive*. Si istituisca, in particolare, senza attendere il prossimo bilancio pluriennale dell'UE *post* 2027, bensì nell'immediato, uno specifico Fondo europeo per la competitività a supporto del settore automobilistico;

*d)* deve essere introdotta espressamente la possibilità di sospendere le regole del Patto di stabilità e crescita al fine di permettere l'aumento della spesa nazionale per l'industria automobilistica;

*e)* sia stabilita una data certa per l'adozione della proposta di revisione anticipata dei regolamenti (UE) 2019/631 e (UE) 2024/1610 che fissano i target delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli leggeri e per i veicoli pesanti. È assolutamente necessario che attraverso tale revisione:

i. venga effettuata una valutazione, ponderata e basata su dati misurabili, del *target* per lo stop dei motori endotermici fissato al 2035, considerando in particolare la possibilità di una sua proroga in termini generali, nonché della soppressione di tale limite per i motori endotermici che utilizzano carburanti *e-fuel* – *bio-fuel* al fine di dare certezze ai costruttori che intendano investirvi;

ii. si riconosca concretamente il contributo che il miglioramento del parco auto circolante europeo esistente può apportare al raggiungimento del *target*, attraverso l'acquisto di veicoli non nuovi ma con minori emissioni di anidride carbonica;

iii. si modifichi l'approccio metodologico sul calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, adottando, nel rispetto rigoroso del principio della neutralità tecnologica, un approccio più oggettivo e completo, che monitori e calcoli le emissioni nell'arco dell'intero ciclo di vita di un veicolo;

iv. venga abolito il vigente sistema sanzionatorio previsto per i costruttori per il superamento dei limiti di CO<sub>2</sub>;

*f)* il piano deve comprendere anche reali misure di semplificazione normativa e sburocratizzazione in grado di ribaltare completamente l'approccio adottato dall'Unione europea negli ultimi anni, che ha accumulato regole, scadenze e sanzioni, spesso in modo poco coerente, a danno della competitività. Gli eventuali nuovi requisiti normativi dovranno inoltre applicarsi solo alle omologazioni nuove e non a quelle esistenti;

*g)* tra le misure di semplificazione, andrebbe stabilita prioritariamente l'unificazione degli enti europei che rilasciano certificazioni e autorizzazioni e l'istituzione di uno sportello unico europeo per regolare le normative e promuoverne la coerenza. Il piano dovrebbe

indicare espressamente l'obiettivo di standardizzare la normativa riguardante il settore automobilistico. Dovrebbe inoltre prevedere un approccio regolatorio diversificato per segmenti di auto. La semplificazione normativa e burocratica dovrebbe interessare in modo particolare i segmenti che rappresentano le utilitarie (segmento A), che peraltro è storicamente stato traino dell'industria automobilistica europea, oltre che elemento identitario di benessere e progresso per i Cittadini dei suoi Stati membri (Italia *in primis*, grazie ai modelli più iconici del nostro Costruttore storico);

*h)* a tal riguardo, il piano, riconoscendo che la mobilità privata è un valore non posto in discussione, deve assicurare un quadro favorevole per la produzione di autovetture utilitarie in Europa, incentivando forme di collaborazione tra imprese costruttrici europee. Una sorta di marchio UE potrebbe certificare la produzione in Europa del veicolo stesso e di ciascuna delle sue parti;

*i)* il piano deve favorire concretamente una politica europea di sostegno per la ricerca e lo sviluppo da parte delle aziende dei processi manifatturieri avanzati e la loro automazione e digitalizzazione. Tale politica dovrebbe tra l'altro prevedere la creazione di un centro europeo di Ricerca e Sviluppo, al cui finanziamento potrebbero partecipare anche le industrie automobilistiche. Deve inoltre essere incoraggiata l'attuazione di una politica digitale coerente per il settore *automotive* che abbia, tra i suoi obiettivi principali, l'implementazione di soluzioni applicative di intelligenza artificiale;

*j)* occorre prevedere incentivi per le case costruttrici europee che unificano processi e condividono costi per sviluppare strumentazioni e componentistiche comuni;

*k)* dovrebbe essere stabilita una strategia per favorire l'autonomia europea nella produzione di batterie e degli altri componenti che utilizzano materie prime critiche, coordinandola con il Critical Raw Materials Act (« CRMA »), utilizzando materie raffinate e lavorate nel continente, favorendone il riciclaggio, secondo i criteri dell'economia circolare (ad esempio il riciclo di batterie esauste), e l'estrazione, laddove siano presenti sul suolo continentale. In tale ambito sarà opportuno diversificare le fonti di approvvigionamento e vietare l'export se dette materie prime critiche siano carenti;

*l)* il piano deve inoltre includere azioni in grado di sostenere più concretamente il mercato automobilistico europeo, accompagnando il consumatore nella transizione attraverso il suo coinvolgimento consapevole e non imponendo vincoli e date capestro, e prevedendo, in particolare, contributi e incentivi stabili, anche fiscali, all'acquisto. Tali contributi e incentivi non devono riguardare soltanto l'auto elettrica, ma favorire in generale il rinnovo del parco auto circolante, lasciando liberi i consumatori europei di optare per la motorizzazione a basso impatto ambientale che ritengano più confacente alle proprie esigenze;

*m)* andrebbe stabilito un sistema di incentivazione specifico per incoraggiare il ricambio delle flotte aziendali, tale da comprendere, tra l'altro, un'armonizzazione fiscale e una deducibilità uniformi a livello europeo al fine di mitigare gli impatti sui bilanci degli Stati, dovuti alle minori entrate fiscali;

*n)* occorre introdurre misure idonee per assicurare energia a prezzi competitivi per l'industria automobilistica, come tariffe energetiche più convenienti o la creazione di zone economiche speciali, che potrebbero diventare poli di attrazione per le imprese e i loro investimenti;

*o)* il piano deve prevedere misure per assicurare lo sviluppo e l'ordinata transizione del settore della componentistica, che in Italia è di particolare rilievo in termini di ampiezza e qualità delle produzioni;

*p)* il piano deve infine prevedere un piano formativo e finanziario a sostegno della transizione delle competenze degli occupati dell'intera filiera.



\*190180155190\*