Audizioni informali nell'ambito dell'esame della 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) e della Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni: decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final)

X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo) della Camera dei deputati

Giovedì 8 maggio 2025, h. 13.30

Relazione di Vincenzo Colla, Vicepresidente con delega a sviluppo economico e green economy, energia, formazione professionale, università e ricerca della Regione Emilia-Romagna

Premesse:

Il settore dell'*automotive* ha un impatto diffuso ma diversificato nelle regioni italiane. Nel caso dell'Emilia-Romagna, si riscontra una presenza massiccia di imprese che hanno nel proprio *core business* la produzione *automotive*. In particolare, si parla nel 2024 di 388 aziende (il 12,5% del totale nazionale), mentre le unità locali sono 686 (il 13,4% del totale in Italia). Quasi 20mila sono gli addetti (13,1% del totale nazionale) mentre è di 12 miliardi il fatturato (il 16% del Paese). È di 9,8 miliardi di euro (il 21,4% nazionale) l'ammontare dell'export dell'Emilia-Romagna in questo settore. Lo stesso valore aggiunto rappresenta il 15% di quello industriale regionale (il 66% è concentrato nell'8% delle grandi aziende).

Che si tratti delle attività *core* portate avanti dagli OEM (con diretta produzione di autoveicoli) o di tutta la filiera allargata della componentistica, si parla comunque di un comparto fondamentale per l'economia regionale dell'Emilia-Romagna. Anche esso, come in altri territori europei, è interessato dall'impatto delle nuove relazioni per la transizione all'elettrico. E' stato calcolato a livello nazionale ed europeo un impatto rilevante nel passaggio all'EV. Esso infatti implicherà per tutto il sistema produttivo dell'Automotive in Italia una riduzione media dell'11% del fatturato e una ricaduta occupazionale negativa per circa 20-40mila persone. E tutto ciò anche nell'ambito di scenari di previsione "neutri" per il futuro. E' per tali aspetti che vi è sempre stata una centrale attenzione (da parte del Governo regionale) in merito all'andamento della produzione *automotive* (a livello globale) e sugli impatti socio-economici che tutto ciò ha rispetto al contesto nazionale e regionale.

Anche per questi motivi, la regione Emilia-Romagna ha contribuito alla costituzione sin dal 2022 dell'**Associazione delle Regioni Europee (ARA)**. Istituita in seno al Comitato Europeo delle Regioni (COR), si tratta di una realtà costituita da 36 regioni (di cui 9 italiane). L'ARA svolge un ruolo consultivo fondamentale per il COR e per le Istituzioni Europee. I suoi orientamenti (espressi attraverso dichiarazioni ufficiali annuali) hanno l'obiettivo di dare indicazioni specifiche in merito ai provvedimenti in particolare emanati dalla Commissione Europea in rapporto alla regolazione e alla promozione del settore automotive. L'Associazione stessa è stata consultata dalla Commissione Europea nel dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica nei primi mesi di quest'anno.

Condividiamo quindi, anche per queste ragioni, alcune delle critiche che la stessa ARA ha espresso in merito ai contenuti della **Comunicazione (2025)95** sul piano d'azione europeo per il settore automotive. In particolare, se ne evidenziano vari limiti nella misura in cui:

- **La revisione delle norme sulle emissioni di CO2 si presenta ancora insufficiente** per affrontare la crisi nel settore e nella sua capacità di dare certezza normativa a tutti gli attori operanti in tale comparto;

- **È ancora assente la definizione di una politica industriale coerente e organica** per l'intero settore automobilistico come fattore critico già ben evidenziato nel rapporto Draghi;
- **Si riconosce ancora scarsa attenzione al ruolo degli ecosistemi regionali**, dove l'impatto della crisi e la capacità di reazione degli attori regionali sono aspetti che si differenziano in modo molto rilevante nell'ambito dell'intera Unione Europea;
- **Sono necessarie maggiori allocazioni di risorse nel bilancio UE** per supportare i processi per la Transizione Giusta, in particolare attraverso una politica di coesione rafforzata e programmi di *upskilling* e *reskilling* per rafforzare le competenze e l'esperienza della forza lavoro automotive.

Le possibili linee di azione per il rilancio del comparto

La Regione Emilia-Romagna ha costituito ormai da un anno un **tavolo di confronto** con le principali organizzazioni di rappresentanza delle imprese (fra le quali vi sono anche ANFIA, Confindustria, AICA CNA, Confartigianato) e dei lavoratori del settore. Dalla discussione sviluppata con tali attori, si è arrivati alla elaborazione di alcune linee di proposta per il rilancio del comparto che in questa sede si intende condividere.

1. E' importante lavorare tutti per il **ridisegno del percorso della transizione alla decarbonizzazione della mobilità, contemplando l'adozione di un vero mix di tecnologie**. Occorre disegnare con tutti gli attori del comparto, una *road map* che possa prevedere l'utilizzo di **carburanti non di origine fossile a basso o nullo contenuto carbonico** per alimentare i veicoli progressivamente elettrificati e che si basi su fonti alternative **non legate obbligatoriamente e unicamente al motore elettrico**. E' importante sostenere l'adozione di piani di transizione alla decarbonizzazione che si basi su un mix di tecnologie, quali **l'idrogeno o i biocarburanti**, mettendo a valore in modo congiunto il sostegno alla ricerca e sperimentazione in questi campi nell'ambito di più contesti regionali.
2. Occorre il sostegno ad un **piano di ricerca europeo sul tema dell'energia**, che vada a vantaggio diretto della produzione *automotive* (come anche di altri settori). L'obiettivo deve essere quello di ridurre in maniera consistente il divario del costo dell'energia della filiera italiana rispetto ai concorrenti internazionali. Tale piano di ricerca dovrebbe anche avere come obiettivo il **sostegno all'utilizzo di nuove chimiche alternative ed efficienti** come anche un **piano industriale per la produzione autonoma (e il contestuale riciclo) di batterie made in Europe**.
3. E' importante sostenere la proposta presso le Istituzioni Europee di un **Fondo sovrano che possa sostenere investimenti di larga portata** per la **ricerca e innovazione** al fine di riportare la competitività del settore automotive europeo a livello di altri *player* globali operanti in Cina e negli USA nelle frontiere tecnologiche più avanzate (es. sistemi di guida autonoma);
4. Ai fini del rilancio del comparto, occorre anche riflettere su come rilanciare la **produzione di autoveicoli per il trasporto pubblico**. Tutto ciò potrebbe avere diversi esiti positivi: sperimentare lo sfruttamento di fonti alternative quali l'idrogeno; valorizzare impianti e siti ancora presenti nel territorio regionale e nazionale, evitando il rischio di dismissioni produttive e di dispersioni delle competenze; sostenere la riduzione di Co2 mediante un maggiore equilibrio fra mobilità pubblica collettiva e mobilità privata;
5. Sul piano dell'occupazione e delle competenze, è fondamentale spingere per:
 - una **riforma dei regolamenti relativi al Fondo Sociale Europeo+ e del Fondo Europeo per la Globalizzazione**, mirata a introdurre priorità specifiche per il sostegno all'occupazione e alle competenze nel campo dell'*automotive*;
 - **il finanziamento di adeguati ammortizzatori sociali, anche mirati per il settore automotive**, per non disperdere le competenze acquisite nelle possibili fasi di difficoltà delle imprese, comprese quelle di piccola e media dimensione. E tutto ciò anche rifacendosi all'esperienza dello schema SURE, strumento europeo temporaneo creato nel periodo della pandemia, per sostenere gli ammortizzatori sociali a favore dei lavoratori colpiti dall'emergenza COVID-19.