



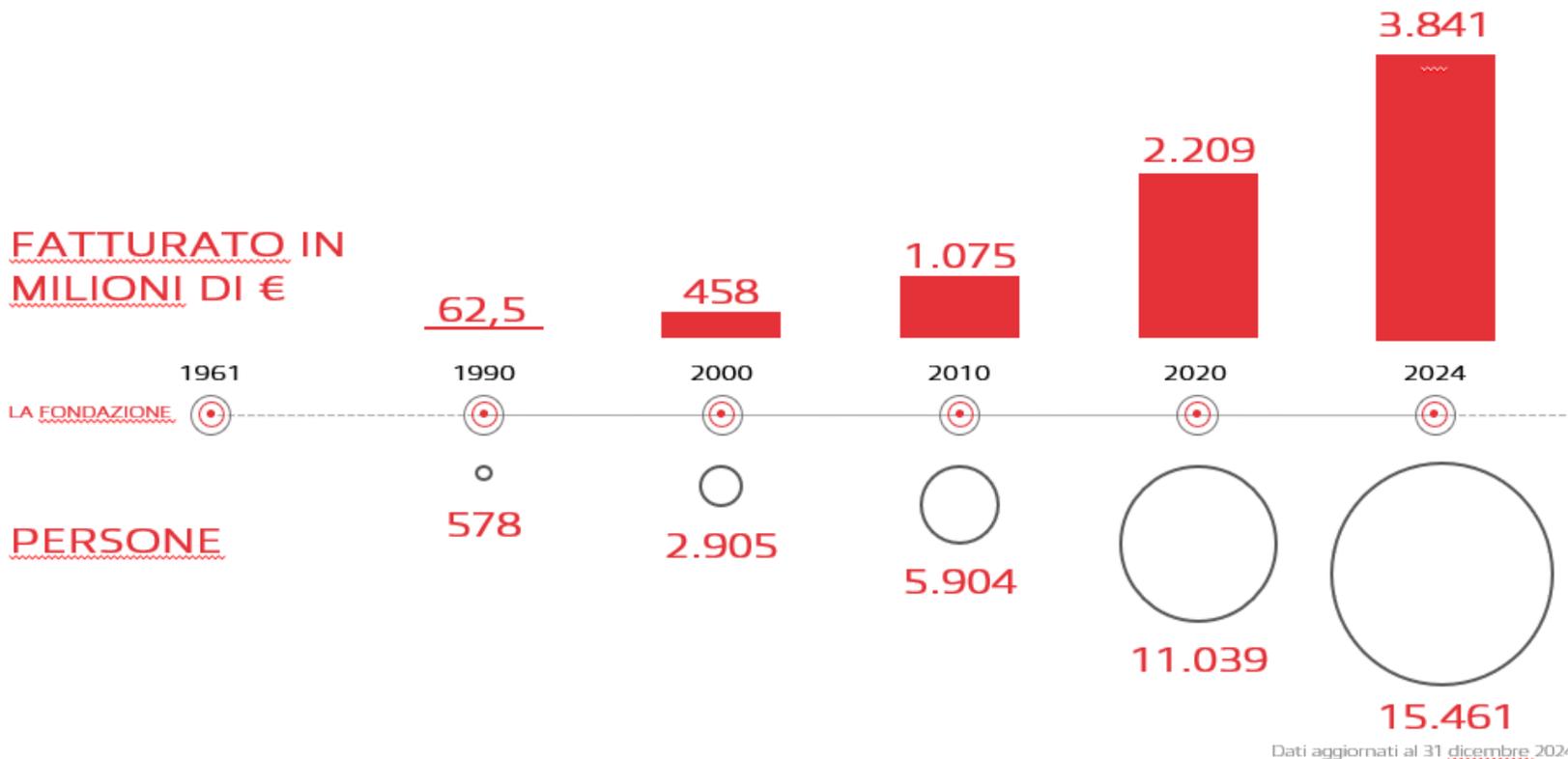
**COMMENTO AL PIANO D'AZIONE
INDUSTRIALE PER IL SETTORE
AUTOMOBILISTICO EUROPEO E
DECARBONIZZAZIONE DELLE FLOTTE
AZIENDALI**

**AUDIZIONE INFORMALE PRESSO
LA X^A COMMISSIONE
ATTIVITÀ PRODUTTIVE,
COMMERCIO E TURISMO
CAMERA DEI DEPUTATI**

PAIR GCF

08/05/2025

BREMBO IN SINTESI



18 PAESI

39 SITI PRODUTTIVI E SEDI COMMERCIALI

10 CENTRI DI RICERCA E SVILUPPO

02 BREMBO INSPIRATION LAB



4.150

BREVETTI DI UTILITÀ E DESIGN



6 %

FATTURATO INVESTITO IN R&D



83

ENERGIA ELETTRICA DA FONTI RINNOVABILI

PIANO D'AZIONE EUROPEO AUTOMOTIVE

LE INCONGRUENZE



- Al titolo «piano d'azione» non corrisponde il metodo richiesto: carente di elementi essenziali quali date certe, azioni concrete, responsabilità chiare e importi stanziati per le varie misure.
- Delusione per il contenuto: i titoli di numerosi capitoli sono condivisibili, ma è insoddisfacente e troppo vago quanto proposto per conseguire tali obiettivi, essenziali alla filiera europea.
- Ad esempio: «La Commissione Europea sosterrà l'intera catena del valore UE delle batterie...»; e intanto fallisce Northvolt in UE.
- Ed inoltre: «...per la produzione dei materiali strategici per le batterie»: e in Ucraina i minerali strategici saranno sfruttabili da USA.
- Manca qualsiasi concreto riferimento a veicoli a zero emissioni complessive, secondo la logica L.C.A. (Life Cycle Assessment) nel segno di una necessaria e seria neutralità tecnologica.
- Solo in pochi casi vengono indicati importi, che sono comunque almeno di un ordine di grandezza inferiori a quanto ritenuto necessario dall'industria (es. 1,8mld€ per batterie)

PIANO D'AZIONE EUROPEO AUTOMOTIVE

COSA RICHIEDE UN VERO PIANO D'AZIONE



- **Costi energetici competitivi:** coordinare misure a livello europeo per la mitigazione dello svantaggio nei confronti dei paesi concorrenti.
- Focalizzazione delle risorse del prossimo FP10 su pochi e strategici temi di utilità trasversale alla mobilità e ad altri settori (ad esempio soluzioni avanzate di stoccaggio energie).
- Favorire concretamente una incisiva politica europea di sostegno alla ricerca e sviluppo da parte delle aziende sui processi manifatturieri avanzati e la loro automazione e digitalizzazione.
- Un'agenda concreta e tempificata che inverta la rotta regolatoria della Commissione Europea rispetto all'attuale bulimia normativa, con *impact assessment* per ogni misura che dimostri l'effettivo aumento di competitività per le imprese.
- Necessità di un piano formativo e finanziario a sostegno della transizione delle competenze degli attuali occupati, nella fase di profonda trasformazione in atto.
- Piano di rinnovo del parco circolante europeo: necessità di un piano concreto per il rinnovo del parco auto circolante (oggi vecchio di oltre 12 anni e ad alte emissioni) coordinato a livello europeo e che focalizzi le risorse su veicoli e componentistica prodotti in Europa; con contenuto minimo EU > 65%.

DECARBONIZZAZIONE DELLE FLOTTE AZIENDALI



- Necessità di coordinamento stretto delle norme fiscali a livello UE sui veicoli delle flotte.
- Incentivazione all'acquisto di veicoli con più elevato contenuto di valore UE.
- Aprire ad una logica di vera neutralità tecnologica per i veicoli della flotte aziendali.
- Evitare l'impegno eccessivo di risorse pubbliche nella realizzazione di punti di ricarica, stante il rischio di rapida obsolescenza tecnologica.
- Coordinare il rinnovo delle flotte con il proposto piano europeo di decarbonizzazione per i veicoli EU in circolazione.

RAPPORTO «IL FUTURO DELLA COMPETITIVITA' EUROPEA»

PARTE B | SEZIONE 1 | CAPITOLO 6

TABELLA RIASSUNTIVA PROPOSTE PER IL SETTORE AUTOMOBILISTICO		ORIZZONTE TEMPORALE ¹⁶
1	Garantire costi di trasformazione competitivi, a partire dall'approvvigionamento energetico e dall'automazione del lavoro.	BT/MT
2	Sviluppare un piano d'azione industriale dell'UE per il settore automobilistico, aumentando il coordinamento sia verticale che orizzontale nella catena del valore.	BT/MT
3	Garantire coerenza normativa, prevedibilità e un'adeguata tempistica e consultazione per la prossima regolamentazione. Adottare un approccio tecnologicamente neutro nella revisione del pacchetto Fit-for-55.	BT/MT
4	Incoraggiare la standardizzazione.	BT
5	Creare Distretti di accelerazione per le tecnologie a zero emissioni nette dedicate all'ecosistema automobilistico.	MT
6	Sostenere lo sviluppo di infrastrutture di ricarica e rifornimento.	MT
7	Garantire l'attuazione di una politica digitale coerente per il settore automobilistico, che comprenda l'ecosistema dei dati e le esigenze di sviluppo dell'IA.	MT
8	Sostenere progetti europei comuni nelle aree più innovative, come i veicoli elettrici europei a prezzi accessibili, le soluzioni di veicoli software-defined e di guida autonoma (SDV e AD) del futuro e la catena del valore della circolarità.	BT/MT
9	Colmare le lacune di competenze e rispondere alle esigenze di riqualificazione.	BT/MT
10	Livellare le condizioni globali e migliorare l'accesso al mercato.	MT

L'orizzonte temporale è indicativo del tempo necessario per l'attuazione della proposta. Il breve termine (BT) si riferisce a circa 1-3 anni, il medio termine (MT) a 3-5 anni, il lungo termine (LT) oltre i 5 anni



**RINGRAZIANDO PER L'ATTENZIONE
INDICHIAMO I CONTATTI PER EVENTUALI
ULTERIORI INFORMAZIONI:**

ROBERTO VAVASSORI

CHIEF PUBLIC AFFAIRS OFFICER

BREMBO N.V.

TEL: 035 6052223

Roberto.Vavassori@brembo.com