

Camera di Commercio Italo-Germanica AHK Italien

Memoria

COM(2025) 95 final

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) 96 final

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni: decarbonizzazione delle flotte aziendali

X Commissione Attività produttive, Commercio e Turismo
Camera dei deputati

13 maggio 2025



Deutsch-Italienische
Handelskammer
Camera di Commercio
Italo-Germanica

CHI SIAMO

La Camera di Commercio Italo-Germanica (AHK Italien) è un'associazione di imprese che agisce su incarico del Ministero dell'Economia e della Protezione Climatica tedesco per **promuovere le relazioni economiche tra aziende italiane e tedesche**. Attiva dal 1921, riunisce grandi e piccole imprese tedesche e italiane, imprenditori e professionisti.

Con circa **800 soci**, 80 collaboratori nella sede di Milano e sei rappresentanze territoriali, AHK Italien è **la più grande camera di commercio estera e associazione bilaterale in Italia**, ed è parte di un network globale di 150 camere tedesche all'estero, in 93 Paesi. Attraverso la propria società di formazione Dual Concept - accreditata presso il Ministero dell'istruzione come soggetto qualificato per la formazione del personale scolastico-, AHK Italien è la **rappresentanza italiana della formazione duale sul modello tedesco**.

I RAPPORTI COMMERCIALI TRA ITALIA E GERMANIA

La Germania è il primo partner commerciale per l'Italia. L'interscambio commerciale tra i due Paesi è in crescita da diversi anni, e nel 2024 ha raggiunto i **156 miliardi** di euro.

Le imprese tedesche svolgono un ruolo centrale nell'ecosistema italiano: la Germania è il primo Paese straniero per numero di imprese in Italia e il terzo per fatturato. Attualmente, le imprese tedesche in Italia sono oltre 1.700, con più di 75 miliardi di euro di fatturato, e occupano circa 192mila persone.

La maggior presenza di imprese tedesche opera nel commercio e nel manifatturiero, settori nevralgici per la produzione italiana. Tra le Regioni e i Länder più rilevanti per l'interscambio ci sono la Lombardia (oltre 52 miliardi di euro), il Baden-Württemberg (27 mld), la Baviera (27 mld), la Renania Settentrionale-Vestfalia (25 mld), il Veneto (23 mld) e l'Emilia-Romagna (18 mld). I settori principali della partnership italo-tedesca sono la siderurgia, il chimico-farmaceutico, la produzione di macchinari, l'agroalimentare, i mezzi di trasporto, e i prodotti tessili.

CONSIDERAZIONI SUL COM(2025) 95 E SUL COM(2025) 96

Riteniamo che la scelta della Commissione Europea di **dotarsi di un piano industriale europeo per il settore automotive sia un segnale importante**, che testimonia l'attenzione verso un settore che attraversa profonde difficoltà, ma che è centrale per l'industria europea e l'occupazione, soprattutto in Paesi come la Germania e l'Italia.

Come Camera di Commercio Italo-Germanica, desideriamo segnalare in questa sede alcuni aspetti che riteniamo rilevanti per le prossime fasi della definizione del Piano. Seppure comprendiamo le inevitabili differenze tra i diversi Stati membri, il rischio, infatti, è che il documento rimanga troppo generico per avere un impatto reale e diretto sul settore.

Prima di tutto, occorre evidenziare che **i fondi ad oggi previsti rischiano di essere insufficienti** vista la crisi del settore. Si prevede un miliardo di euro attraverso il programma Horizon, più 50 miliardi mobilitabili attraverso investimenti privati nel programma InvestEu. Si aggiungono poi i tre miliardi previsti con il pacchetto Battery Booster, più i quasi due miliardi di sostegno diretto alle aziende che producono batterie in Europa. Ad oggi, però, **l'investimento diretto europeo, di poco superiore al miliardo, risulta troppo esiguo** per soddisfare davvero i bisogni della riconversione del settore. Il primo passo sarà quindi prevedere molti più fondi, in caso contrario il piano rischia di essere inefficace. A tal scopo, servirà anche rivedere le regole sugli aiuti di Stato integrandovi la trasformazione del settore automobilistico (non solo per la creazione di nuovi progetti ma anche per la trasformazione dei siti produttivi esistenti).

Non abbiamo pregiudiziali verso la scelta di posticipare al 2027 le scadenze di decarbonizzazione previste per il 2025, così come verso quella di anticipare al 2025 la revisione del regolamento prevista per il 2026. **È fondamentale, però, che ciò avvenga all'interno di una strategia chiara, altrimenti si darà vita a un "liberi tutti" che non solo aumenterà la confusione e complicherà ogni intervento futuro, ma potrebbe andare a frustrare le realtà più virtuose, che hanno investito in innovazione e ricerca.**

Con lo stesso spirito, non siamo contrari al principio della neutralità tecnologia, perché questo può essere inquadrato in un'ottica virtuosa di stimolo alla ricerca e all'innovazione. **Non va però avallata l'idea che la neutralità tecnologia possa divenire un artificio retorico:** le evidenze scientifiche ci mostrano chiaramente il maggiore impatto in termini di decarbonizzazione di alcune tecnologie rispetto ad altre, e di questo va tenuto conto nella definizione delle *policies* e delle strategie industriali.

A questo proposito, è importante considerare che, ad oggi, **i numeri della produzione europea non possono competere con quelli di altri produttori, come la Cina.** Nel 2023, un quinto dei veicoli venduti in Europa era cinese, una percentuale destinata ad aumentare e che è trainata proprio dal segmento elettrico. In altri termini, la domanda è come competere con questi numeri, e farlo sul campo dell'elettrificazione. I dazi europei possono essere una reazione temporanea per dare respiro al settore, ma non possono diventare l'unica misura, di durata indeterminata.

Del resto, **il mercato europeo non si è dimostrato insensibile all'elettrico**. Attualmente, i veicoli elettrici sono circa il 18% del totale in Europa. Secondo i dati dell'ACEA, nel 2024 nell'Unione Europea sono state immatricolate 10.632.381 nuove autovetture, con una crescita dello 0,8% rispetto al 2023. Quelle a benzina sono il 33,3%, in calo del 4,8%, aumentano soprattutto Ibride (HEV) in aumento del 20,9%, anche se calano del 6% i full electric. In Italia, nel 2024 le auto ibride sono salite al 40%, ma rimane ancora basso il trend dei full electric.

È bene sottolineare l'effetto positivo con i bonus e gli incentivi hanno avuto nel supportare il mercato, con effetti negativi chiaramente visibili quando questi sono stati sospesi. Un piano industriale sull'automotive deve prevedere anche una strategia uniforme a livello UE su questo tema: un **coordinamento del regime incentivi è necessario**.

In questo scenario, è importante **segnalare il ruolo che le flotte aziendali potrebbero svolgere nel favorire il passaggio alla mobilità elettrica**. Ad oggi, lo stato dell'arte vede grandi differenze a seconda del tipo di flotta e del tipo di aziende. Tra le imprese italo-tedesche, vediamo come le autovetture aziendali fornite ai dipendenti hanno generalmente buoni livelli di elettrificazione, soprattutto nel caso delle grandi aziende; più complessa, invece, l'elettrificazione delle flotte operative, soprattutto nel caso delle PMI. In base ai nostri dati, la media delle aziende italo-tedesca si attesta intorno al 30% di elettrificazione della flotta. Essendo la decarbonizzazione delle flotte aziendali strategica, e dato che le auto aziendali rappresentano una quota determinante dei nuovi veicoli immatricolati in Europa, fissare obiettivi vincolanti può servire a sostenere il mercato. Tuttavia, per raggiungere questi obiettivi serve una **definizione di flotta aziendale univoca a livello europeo**, oltre che misure che tengano conto della diversità dei vari paesi per quanto riguarda la fiscalità, defiscalizzando per supportare il cambio di paradigma.

Il Piano avrà tanto più successo quanto più riuscirà ad affrontare i nodi aperti della transizione, come le dipendenze strategiche e i costi sociali in termini di ri-occupazione dei lavoratori che vedranno il proprio lavoro cambiare. Giudichiamo positiva **la menzione del FSE+ come strumento per favorire il reskilling e l'upskilling** dei lavoratori, e servirà intensificare lo sviluppo di innovazione e competenze attraverso un **dialogo pubblico-privato sul tema R&I**, quanto più possibile incastonato in una struttura comune a livello europeo per non creare troppe differenze tra le prassi nazionali.

Sull'autonomia strategica, giudichiamo positivamente il programma **Battery Booster**, ma riteniamo che questo vada potenziato in maniera collaterale attraverso una strategia europea sull'**urban mining** e, in generale, con maggiore coordinamento tra Stati in materia di **economia circolare** (es. mercato unico dei rifiuti). In particolare, Italia e Germania rappresentano due eccellenze sul tema, e va compresa la potenzialità del loro legame in quest'ambito.

In ottica di **autonomia e competitività**, serve rinforzare la presenza europea nelle supply chain per le terre rare e supportare produttori europei di batterie. Sul fronte energetico, serve garantire un mercato europeo dell'energia e una politica energetica comune. Centrale sarà

ridurre i periodi massimi di approvazione per i progetti per materie prime strategiche in Europa, sul modello del Critical Raw Materials Act.

CONCLUSIONI

In conclusione, riteniamo che il Piano industriale europeo per l'automotive rappresenti un'opportunità fondamentale per orientare la transizione del settore lungo traiettorie sostenibili, competitive e socialmente eque.

Perché questa ambizione si traduca in risultati concreti, sarà però necessario dotare il Piano di risorse adeguate, regole chiare e strumenti coordinati a livello europeo, capaci di rispondere alle sfide industriali, tecnologiche, sociali e geopolitiche che il comparto si trova ad affrontare.

La Camera di Commercio Italo-Germanica resta a disposizione per contribuire a questo percorso, forte della propria esperienza bilaterale e della rete di imprese che rappresenta.