

INTERVENTO AUDIZIONE XIV COMMISSIONE OMNIBUS PNEUMATICI

1 ottobre 2026; ore 14:05

Assogomma – Dir. Giovanni Panico

Signor Presidente, Onorevoli Deputati,

desidero anzitutto ringraziare la Commissione per l'invito a questa audizione. Intervengo in qualità di Direttore di Assogomma, l'Associazione nazionale fra le industrie della gomma, dei cavi elettrici e affini, che rappresenta oltre 200 imprese e circa 30.000 addetti. Il nostro intervento riguarda la proposta di Omnibus che modifica il Regolamento 2017/1369 sull'etichettatura energetica e il Regolamento 2020/740 sull'etichettatura degli pneumatici. In questa sede mi soffermerò sui punti principali del dossier, rinviando per gli elementi di maggiore dettaglio tecnico al position paper che Assogomma trasmetterà alla Commissione.

Consentitemi anzitutto un dato sulla dimensione del comparto. In Italia la produzione di pneumatici nuovi impegna circa 10.000 addetti diretti e ha raggiunto, nel 2025, le 259.000 tonnellate. È un settore fortemente orientato all'esportazione ma al tempo stesso esposto alla concorrenza delle importazioni: a fronte di esportazioni per circa 2,1 miliardi di euro, le importazioni hanno superato i 3 miliardi. A livello europeo, l'industria manifatturiera degli pneumatici genera un impatto economico di quasi 44 miliardi di euro l'anno, sostiene quasi 500.000 posti di lavoro — di cui oltre 112.000 diretti — e conta oltre 70 stabilimenti produttivi e più di 20 centri di ricerca. Sono numeri che indicano due cose: parliamo di una manifattura radicata e ad alta intensità di ricerca, e le sue scelte di investimento hanno bisogno di un quadro regolatorio prevedibile.

Proprio per questo vorrei chiarire subito il metodo con cui l'industria affronta il dossier: la nostra è una posizione favorevole alla semplificazione. Condividiamo pienamente l'obiettivo, indicato nel programma di lavoro della Commissione, di ridurre gli oneri amministrativi. Chiediamo però che la semplificazione riduca davvero i costi non necessari, senza intaccare tre elementi che per il nostro settore non sono negoziabili: la certezza del diritto, la sicurezza stradale e la competitività delle imprese. Su alcuni aspetti, come dirò, il testo va in questa direzione; su altri, riteniamo che rischi di produrre l'effetto opposto, aggiungendo obblighi invece di eliminarli.

Consentitemi di partire da un dato di realtà: gli stessi studi della Commissione mostrano che il problema dell'etichetta degli pneumatici non è la mancanza di informazione, ma il suo effettivo utilizzo. Secondo l'indagine pubblicata nel 2026, solo il 39% dei consumatori ricorda di aver visto l'etichetta al momento dell'acquisto, in calo rispetto al 50% del 2017. E solo il 5% dei consumatori conosce o ha consultato la banca dati europea EPREL, con un utilizzo complessivo dello strumento che resta sotto il 10%. Sono numeri che indicano una direzione precisa: prima di modificare in profondità la struttura dell'etichetta e del database, occorrerebbe renderli realmente utili e utilizzati. Aggiungere dati e campi a uno strumento che il consumatore già oggi consulta poco non migliora la sua scelta; ne aumenta soltanto il costo per chi produce.

Su questa base, la nostra posizione si articola su due piani, che vorrei sottoporre con chiarezza alla Commissione.

Il primo piano riguarda ciò che chiediamo di preservare: il ruolo del legislatore. La proposta prevede di ampliare la delega alla Commissione, attraverso atti delegati, per riscalfare o modificare in modo strutturale l'etichetta degli pneumatici. Su questo punto la nostra contrarietà è netta, e vorrei spiegarne la ragione tecnica, perché non è una difesa di principio.

Lo pneumatico non è un prodotto energetico come gli altri. È un componente critico per la sicurezza del veicolo, e le sue prestazioni non possono essere valutate isolando un singolo parametro. Resistenza al rotolamento, aderenza sul bagnato e rumore esterno interagiscono tra loro e con molte altre caratteristiche non regolamentate, ma altrettanto importanti. Modificare le classi, i metodi di prova o i limiti significa incidere direttamente sulle scelte di progettazione, sugli investimenti e sull'equilibrio tra sicurezza, prestazioni ambientali e competitività. Sono decisioni che, per le loro conseguenze, devono restare nella disponibilità dei co-legislatori — Parlamento e Consiglio — e non essere trasferite a procedure che escludono il dibattito politico e il confronto con gli stakeholders.

Vorrei aggiungere un elemento di contesto nazionale. Parlando delle sole vetture, il parco circolante italiano è tra i più datati d'Europa: la vita media dei veicoli supera i 12 anni e quasi il 60% delle vetture ha più di dieci anni. In un parco così anziano, la sicurezza degli pneumatici — l'unico punto di contatto tra veicolo e strada — non è un

dettaglio tecnico, ma una questione di sicurezza stradale che riguarda milioni di automobilisti. È anche la ragione per cui l'etichetta deve restare uno strumento tecnicamente robusto, e non ridursi a un adempimento formale.

Questo è tanto più importante in un momento in cui il quadro tecnico è già in movimento: l'introduzione dei limiti di abrasione degli pneumatici attraverso l'attuazione di Euro 7 sta modificando in modo sostanziale le regole di prova. Aprire contemporaneamente l'architettura dell'etichetta creerebbe un'incertezza regolatoria non necessaria per i produttori, proprio nella fase in cui devono programmare investimenti di lungo periodo.

Chiediamo pertanto che le modifiche sostanziali all'etichetta restino soggette alla procedura legislativa ordinaria, accompagnate da una valutazione d'impatto completa e da una reale consultazione degli stakeholder; che l'eventuale rescaling avvenga solo secondo la regola di saturazione delle classi già prevista dall'articolo 11, paragrafo 6, del Regolamento 2017/1369; e che le prove restino ancorate al Regolamento UNECE R117, riferimento tecnico internazionalmente riconosciuto. Nella stessa direzione si è espresso il Comitato economico e sociale europeo nel suo parere in corso di elaborazione.

Il secondo piano riguarda ciò che chiediamo di sostenere: una semplificazione autentica. Il testo contiene infatti misure positive, che meritano di essere difese e rafforzate nel negoziato.

Guardiamo con favore alla piena digitalizzazione dell'etichetta: chiediamo che l'articolo 4 consenta espressamente di fornire l'etichetta in formato digitale, che per un prodotto come lo pneumatico è la vera semplificazione, coerente con le caratteristiche fisiche e distributive del bene. Consideriamo positiva la rimozione degli obblighi di etichettatura in capo ai rivenditori di veicoli, così come il collegamento tecnico tra EPREL e il futuro Passaporto digitale di prodotto, purché — e questo è essenziale — serva a evitare duplicazioni e sovrapposizioni tra normative diverse garantendone la coerenza regolatoria.

Vi è poi un aspetto di rilievo per gli Stati membri, e quindi per l'Italia. Chiediamo che il quadro sugli incentivi sia allineato a quello dell'etichetta energetica, restituendo agli Stati membri maggiore flessibilità nel promuovere gli pneumatici più performanti e, in particolare, non escludendo a priori le misure fiscali dagli strumenti utilizzabili. È una

leva che il nostro Paese potrebbe voler impiegare, e che la formulazione attuale rischia invece di precludere.

Al contrario, riteniamo che vadano evitate tre estensioni degli obblighi che non producono benefici proporzionati.

La prima: mantenere l'attuale scheda informativa di prodotto, senza l'aggiunta di parametri non rilevanti ai fini della verifica di conformità. Una scheda ampliata aumenterebbe in modo esponenziale gli oneri documentali senza vantaggi concreti per il consumatore o per la sorveglianza del mercato.

La seconda: sospendere la richiesta di caricare ulteriore documentazione tecnica in EPREL fino al completamento dei lavori sull'Ecodesign, per non introdurre oggi obblighi che domani potrebbero rivelarsi duplicati o incoerenti.

La terza, che vorrei sottolineare: la conformità dell'etichetta si verifica in ultima istanza soltanto con prove fisiche. La documentazione ha un ruolo di supporto, ma non può sostituire una sorveglianza di mercato efficace. È un punto che assume particolare rilievo se si considera che l'Italia è un importatore netto di pneumatici: è sui prodotti importati che i controlli fisici contano più della moltiplicazione degli adempimenti a carico di chi produce in Europa. Le risorse pubbliche andrebbero quindi destinate alle campagne di controllo e all'enforcement, non agli oneri cartacei a carico delle imprese già conformi. Aggiungo che chiediamo che agli installatori — i gommisti — non siano imposti obblighi separati quando si limitano al montaggio: laddove vendano, essi ricadono già negli obblighi previsti per i distributori.

Onorevoli Deputati, vengo alla richiesta che rivolgo a questa Commissione. Il negoziato su questo dossier si svolge in sede di Consiglio, e la posizione che l'Italia vi porterà sarà decisiva. Chiediamo pertanto due cose, coerenti tra loro. La prima: che il Governo sostenga in Consiglio le misure di semplificazione autentica che ho richiamato, dalla digitalizzazione dell'etichetta alla flessibilità sugli incentivi. La seconda: che difenda con fermezza il ruolo dei co-legislatori sulle modifiche strutturali dell'etichetta, opponendosi a un ampliamento della delega che sottrarrebbe al Parlamento decisioni con implicazioni dirette sulla sicurezza e sulla competitività industriale.

Il ruolo che questa Commissione esercita può tradursi in un indirizzo chiaro al Governo su questi due punti. È un contributo che riteniamo prezioso, e che l'industria è pronta a sostenere con dati ed elementi tecnici.

Concludo. L'Omnibus è un'occasione utile per rendere l'etichetta più semplice e più efficace. Ma la semplificazione non può realizzarsi a scapito della sicurezza stradale, della prevedibilità regolatoria e della competitività della nostra industria. Assogomma è a disposizione della Commissione e del Governo per lavorare, in modo costruttivo, a un quadro che sappia tenere insieme questi obiettivi.

Vi ringrazio per l'attenzione e resto a disposizione per eventuali domande.

01/10/2026

GP