

Camera dei deputati

XIX Legislatura

X Commissione (Attività produttive, Commercio e Turismo)

**Audizione nell'ambito dell'esame delle Comunicazioni 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 e
decarbonizzazione delle flotte aziendali**

COM (2025) 95 *final* e COM (2025) 96 *final*

24 aprile 2025

Premessa

Nell'ambito della transizione ecologica, il settore auto è stato negli ultimi anni oggetto di una forte spinta da parte dell'Unione Europea, finalizzata a rafforzare le politiche volte a ridurre l'impatto ambientale del settore: circa il 25% delle emissioni in Italia derivano dai trasporti e, in quest'ambito, i due terzi provengono dalle automobili, in linea con il dato europeo.

La definizione di obiettivi sfidanti per il settore è avvenuta nell'ambito del più ampio pacchetto normativo *Fit for 55%*, lanciato dalla Commissione Europea nel luglio del 2021 per accelerare il percorso di contrasto al cambiamento climatico mirando a ridurre di almeno il 55% le emissioni di CO₂ entro il 2030 per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Tali obiettivi sono poi definiti in *target* specifici, ulteriormente rafforzati attraverso il Piano *RepowerEU* emanato a seguito della pesante crisi energetica.

Per quanto riguarda nello specifico il **trasporto**, questo dovrà contribuire alla transizione energetica e climatica europea **con un taglio del 90% delle emissioni di CO₂ entro il 2050**; in tale contesto, **il solo settore del trasporto su strada deve abbattere le emissioni di CO₂ del 45% nel periodo 2030-2034**.

Tra i diversi provvedimenti che sono intervenuti per implementare questi *target*, quello più dibattuto è stato il Regolamento UE 2023/851.

La norma prevede, infatti, che le case automobilistiche riducano del 55% le emissioni di CO₂ delle automobili e del 50% quelle dei furgoni rispetto agli obiettivi del 2021 entro il 2030. Per far ciò, viene stabilito il ***phase-out dall'immissione sul mercato di auto e veicoli leggeri a motore termico a partire dal 2035*** attraverso un divieto di nuove immatricolazioni¹ dei veicoli con motore a combustione interna alimentati a benzina e diesel (motore termico).

Seppure venga indicato che gli obiettivi potranno essere conseguiti mantenendo un approccio tecnologicamente neutro (principio richiamato nei considerando al Regolamento), **nei fatti si fa prevalente riferimento alla tecnologia elettrica**; l'eventuale contributo di altre tecnologie (veicoli elettrici ibridi o alimentati da biocarburanti quali veicoli che possono contribuire alla transizione energetica del settore) non è esplicito, ma viene rimandato a una fase di valutazione intermedia da attuare entro il 2025.

In merito, Confartigianato e CNA evidenziano la necessità di guardare alla **neutralità tecnologica** come opportunità per convertire la catena del valore, in particolare in relazione a quelle tecnologie pulite per le quali l'Unione Europea ha un ruolo di *leader* nel mercato globale (es. biocarburanti, idrogeno).

Lo scenario per la decarbonizzazione del settore del trasporto delineato attraverso la definizione dei richiamati obiettivi, presenta delle **evidenti difficoltà di ordine economico e sociale** lungo tutta la filiera.

Nel frattempo, il recente avvicendamento delle istituzioni europee a seguito delle ultime elezioni ha riaperto una riflessione complessiva sullo stato della competitività dell'economia europea.

¹ I veicoli già immatricolati alla data del 2035 potranno continuare a circolare anche dopo tale data.

Il Rapporto Draghi e, a seguire, la Bussola della competitività e il *Clean industrial deal* affermano la necessità di far combaciare la politica climatica con la politica industriale. Pertanto, **il processo di decarbonizzazione intrapreso dall'Europa quale via di salvaguardia dal rischio climatico e di contestuale opportunità di rilancio della crescita economica del continente, deve essere coniugato con strategie industriali che salvaguardino i settori più coinvolti sotto il profilo della competitività**. Si tratta di un approccio da sempre sostenuto da Confartigianato e CNA e coerente con le esigenze di settori produttivi fondamentali per l'Europa e l'Italia.

Il medesimo approccio è richiamato nel **Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo**. Non vi è dubbio che la decarbonizzazione del settore dell'*automotive* risulti strategica, ma richiede uno sforzo di pianificazione finora non pervenuto. Vanno, infatti, mobilitati investimenti pubblici significativi, sia a livello europeo

sia nazionale, in grado di riconvertire la catena di fornitura, come accade in altre economie mondiali, attuando strategie di intervento che non guardino esclusivamente a soluzioni tecnologiche univoche.

Non vanno, però, perse di vista le dinamiche di sviluppo delle tecnologie e dei mercati, per cogliere le quali è fondamentale un approccio complessivo che tenga conto dei processi orizzontali che si stanno consolidando nell'economia europea (digitalizzazione, elettrificazione, circolarità) e di quelli verticali (materie prime critiche, batterie, infrastrutture di ricarica e di trasporto). **Coniugare tali aspetti rappresenta la sfida per lo sviluppo del settore *automotive* in chiave *green***.

La recente definizione del Piano d'azione industriale per il settore automobilistico (COM(2025)95 *final*) e la Comunicazione sulla Decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025)96 *final*), su cui oggi siamo chiamati a intervenire, rappresentano il tentativo con cui la nuova Commissione Europea cerca di superare le criticità fin qui manifestate dalle strategie di decarbonizzazione del settore del trasporto e dell'*automotive* in particolare, per salvaguardare la competitività di un settore strategico per l'industria europea senza abbandonare il percorso di transizione *green* nel frattempo avviato.

I due documenti presentano spunti interessanti per cercare di arginare la crisi che caratterizza il settore in questa fase, in particolare per l'ingente mobilitazione di risorse e investimenti che la Commissione intende destinare al supporto delle politiche di decarbonizzazione.

Va però evidenziato che, nel processo di individuazione delle nuove strategie, non può essere trascurata la consultazione attiva, costante e strutturata dei portatori di interesse. In tal senso, è positiva l'intenzione della Commissione di strutturare un dialogo di alto livello in merito, in cui però deve trovare posto la presenza delle associazioni rappresentative delle piccole imprese che operano nella filiera dell'*automotive* così come di quelle del settore dell'autotrasporto.

Si tratta di soggetti che in generale rappresentano la maggioranza delle imprese europee e che, all'interno della catena del valore dell'*automotive*, svolgono un ruolo cruciale nel processo produttivo e che tuttavia sono rimaste tagliate fuori da qualsiasi confronto politico-strategico sul tema, subendo gli impatti di decisioni definite prevalentemente dalle grandi imprese capofila.

La filiera dell'automotive in Italia: un quadro di insieme

➤ Il settore della produzione automobilistica

La produzione automobilistica (Codice Ateco 29) rappresenta il cuore della filiera dell'automotive dato che, in virtù di numerose interdipendenze con altri ambiti produttivi, è in grado di trainare la crescita dell'intero sistema produttivo. Tra i settori che beneficiano delle fasi espansive del comparto automobilistico figurano, ad esempio, il tessile (tappezzerie e rivestimenti), la gomma (pneumatici, guarnizioni, etc.), la meccanica (componentistica), la metallurgia e i prodotti in metallo, la chimica e i minerali non metalliferi, ossia tutti quegli ambiti produttivi che realizzano beni funzionali alla realizzazione di un'automobile.

Tabella 1 - La PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA IN ITALIA

Imprese, grandezze economiche, occupazione per comparti di attività economica

Fonte: nostre elaborazioni su dati Istat

	Fabbricazione di autoveicoli (Ateco 291)	Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (Ateco 292)	Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori (Ateco 293)	Totale produzione automobilistica (Ateco 29)	Peso produzione automobilistica sul totale manifatturiero (%)
Imprese	95	640	1.594	2.329	0,6
Fatturato (migliaia di euro)	41.550.858	3.214.460	23.753.001	68.518.319	6,4
Acquisto di beni e servizi (migliaia di euro)	35.280.979	2.601.079	19.005.951	56.888.009	6,8
Salari e stipendi (migliaia di euro)	2.154.149	371.886	3.174.649	5.700.684	5,2
Investimenti lordi in beni materiali (migliaia di euro)	1.705.398	82.259	805.629	2.593.286	7,5
Occupati	65.320	12.734	90.527	168.581	4,4
Lavoratori dipendenti	65.266	12.056	88.942	166.264	4,9
<i>Incidenza % lavoratori dipendenti su occupati</i>	<i>99,9</i>	<i>94,7</i>	<i>98,2</i>	<i>98,6</i>	
<i>Dimensione media aziendale (occupati per impresa)</i>	<i>687,6</i>	<i>19,9</i>	<i>56,8</i>	<i>72,4</i>	

Il settore della produzione automobilistica si caratterizza per un numero limitato di imprese (2.329 pari ad appena lo 0,6% del totale manifatturiero) in grado di generare, però, **valori significativi sia in termini di occupazione sia di grandezze economiche**. Il fatturato generato da questo segmento produttivo è, infatti, pari al 6,4% dell'intera manifattura. Contributi anche più rilevanti riguardano l'acquisto di beni e servizi e gli investimenti lordi in beni materiali (pari rispettivamente al 6,8% e al 7,5% di quanto generato dall'intera manifattura).

Da ultimo, giova osservare che la produzione automobilistica rappresenta anche un importante bacino di lavoro dipendente (nel settore opera quasi il 5% dell'occupazione dipendente dell'intera manifattura) e che la quasi totalità dei lavoratori (il 98,6%) è impiegata con questo tipo di contratto.

Complessivamente il settore della produzione automobilistica presenta una dimensione aziendale di 72,4 addetti per impresa. Si tratta di un dato medio rilevante intorno al quale vi è, però, una forte variabilità a livello di comparti. Nella "Fabbricazione di automobili", dove secondo l'Istat nel 2021 erano attive 95 imprese, la dimensione media aziendale è di 687,6 addetti per impresa; mentre nella "Fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e i loro motori" la dimensione media è di 59,8 addetti per impresa. Solo il comparto della "Fabbricazione di Carrozzerie, rimorchi e semirimorchi" presenta una dimensione aziendale molto più contenuta (19,9 addetti per impresa) ma, in ogni caso rilevante se paragonata a quella complessiva dell'intero settore manifatturiero (9,6 addetti per impresa).

Tabella 2 - IMPRESE, OCCUPAZIONE E FATTURATO NEI COMPARTI DELLA PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA

Valori assoluti e composizioni percentuali per classi di addetti

Fonte: nostre elaborazioni su dati Istat 2021

IMPRESE	Valori assoluti	composizione %						
		0-9	10-19	20-49	Totale MPI	50-249	250 e più	Totale
Fabbricazione di autoveicoli	95	58,9	10,5	7,4	76,8	14,7	8,4	100,0
Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim.	640	60,9	18	13,4	92,3	6,4	1,3	100,0
Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	1.594	56,5	15,9	12	84,4	10,7	4,8	100,0
Totale produzione automobilistica	2.329	57,8	16,3	12,2	86,3	9,7	4	100,0
Totale manifattura	359.238	81,3	10,5	5,3	97,1	2,5	0,4	100,0

FATTURATO (migliaia di euro)	Valori assoluti	composizione %						
		0-9	10-19	20-49	Totale MPI	50-249	250 e più	Totale
Fabbricazione di autoveicoli	41.550.858	0,1	0,1	0,2	0,3	1,7	98	100,0
Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim.	3.214.460	6,9	8	18,5	33,4	33,7	32,9	100,0
Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	23.753.001	1,8	2,2	6,2	10,2	20,5	69,3	100,0
Totale produzione automobilistica	68.518.379	1	1,2	3,1	5,3	9,7	85	100,0
Totale manifattura	1.072.475.075	7,5	7,9	12,5	28,0	26,6	45,4	100,0

OCCUPAZIONE	Valori assoluti	composizione %						
		0-9	10-19	20-49	Totale MPI	50-249	250 e più	Totale
Fabbricazione di autoveicoli	65.320	0,2	0,2	0,3	0,8	2	97,3	100,0
Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirim.	12.734	11,2	12,1	20,6	43,9	31,5	24,5	100,0
Parti ed accessori per autoveicoli e loro motori	90.527	3,1	3,8	6,6	13,5	20,3	66,2	100,0
Totale produzione automobilistica	168.581	2,6	3,1	5,2	10,9	14	75,1	100,0
Totale manifattura	3.793.380	20,7	13,3	15,2	49,2	22,7	28,1	100,0

Seppure i sopracitati dati del settore della produzione automobilistica sembrano descrivere un settore caratterizzato da una dimensione di impresa di un certo rilievo, un'analisi più approfondita evidenzia che, in particolare in alcuni settori, la presenza delle micro e PMI è indubbiamente strategica.

Infatti, i dati complessivi risentono del ruolo trainante del comparto "Fabbricazione di autoveicoli" che, come si è visto, si caratterizza per le dimensioni elevate delle imprese operanti in condizioni di oligopolio. **Negli altri comparti, invece, i contributi offerti dalle micro e piccole imprese in termini di occupazione e fatturato sono tutt'altro che trascurabili:** in particolare nella produzione delle carrozzerie le piccole imprese occupano il 44% della manodopera del comparto e contribuiscono alla formazione di un terzo del fatturato.

➤ ***Il settore dell'autoriparazione***

Sul versante dei servizi, le imprese della filiera dell'*automotive* presentano, per forza di cose, una dimensione più piccola. Limitando l'attenzione al comparto dell'autoriparazione (codice Ateco 95.3) si osserva che, delle quasi 73mila imprese attive in questo segmento di attività nel 2021, **il 96,4% di esse ha una dimensione micro (meno di dieci addetti).**

Si tratta di imprese molto importanti per il comparto anche in termini di occupazione e in termini economici. Esse **impiegano, infatti, quasi l'80% dei lavoratori totali e contribuiscono al 64,7% delle vendite.**

Oltre a ciò, con la loro attività, **le micro-imprese dell'autoriparazione forniscono un effetto moltiplicativo importante alla crescita di altri settori.** Basti dire che esse sono artefici del 77,2% degli investimenti in beni materiali realizzati all'interno del comparto e che si intestano quasi il 64% degli acquisti di beni e servizi funzionali alla loro attività.

Tabella 3 - LA STRUTTURA DEL SETTORE DELLA MANUTENZIONE E DELLA RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI

Imprese, occupazione e risultati economici. Valori assoluti e composizioni percentuali per classi dimensionali

Fonte: nostre elaborazioni su dati Istat 2021

	Valori assoluti	composizione %				Totale
		0-9	10-19	20-49	50 e più	
Imprese	72.805	96,4	3,0	0,5	0,1	100,0
Fatturato (migliaia di euro)	16.983.609	64,7	19,0	9,4	6,9	100,0
Acquisto di beni e servizi (migliaia di euro)	11.381.785	63,9	18,8	9,7	7,6	100,0
Salari e stipendi (migliaia di euro)	2.310.468	58,0	23,7	11,0	7,4	100,0
Investimenti lordi in beni materiali (migliaia di euro)	628.857	77,2	9,3	10,2	3,3	100,0
Occupati	211.414	79,7	12,9	4,8	2,6	100,0
Lavoratori dipendenti	113.925	66,3	20,6	8,3	4,8	100,0

Le profonde e radicali trasformazioni che stanno interessando in questa fase storica il settore dell'auto mettono a rischio in maniera particolare proprio la continuità operativa delle micro e piccole imprese dell'autoriparazione. Lo spostamento verso tecnologie meno emissive, insieme all'introduzione di sistemi elettronici e informatici, oltre a modificare il contenuto tecnologico delle autovetture, potrebbe avere un effetto dirompente sugli attuali rapporti all'interno del settore. Infatti, con l'introduzione di componenti elettriche ed elettroniche le grandi case automobilistiche tendono sempre più a internalizzare la manutenzione/riparazione delle loro autovetture e consentire l'accesso alle informazioni tecniche necessarie, per una riparazione a regola d'arte, solo alla loro rete di officine autorizzate. Le micro e piccole imprese dell'autoriparazione indipendente rischiano, pertanto, di essere marginalizzate e tagliate fuori dal mercato, nonostante rappresentino una realtà economica tutt'altro che trascurabile, sia in termini numerici sia come valore economico.

Tabella 4 - ITALIA. IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE 2022 E 2024*

Fonte: elaborazioni ANFIA su dati Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

	2022		2024		variazione % 2024 su 2022
	TOTALE	Gen-Set	TOTALE	Gen-Set	
BENZINA/Petrol	365.465	356.672	27,8	29,7	1,9
DIESEL	257.968	169.165	19,6	14,1	-5,5
GAS	128.743	114.208	9,8	9,5	-0,3
- GPL/LPG	118.023	112.966	9,0	9,4	0,4
- METANO/CNG	10.720	1.242	0,8	0,1	-0,7
IBRIDE mild-full/Hev	450.938	474.282	34,2	39,4	5,2
- IBRIDA BE/Petrol-Electric	392.610	412.049	29,8	34,3	4,5
- IBRIDA GE/Diesel-Electric	58.328	62.233	4,4	5,2	0,7
RICARICABILI/Rechargeable	113.801	88.119	8,6	7,3	-1,3
- ELETTRICA/Electric	49.169	48.217	3,7	4,0	0,3
- PHEV/Plug-in Hybrid	64.632	39.902	4,9	3,3	-1,6
IDROGENO/Hydrogen	11	1	0,0	0,0	0,0
TOTALE ALIM. ALTERN.	693.493	676.610	52,7	56,3	3,6
TOTALE	1.316.926	1.202.447	100,0	100,0	

* Per il 2024 si considera il periodo Gennaio-Settembre

Rispetto a tale scenario, la tabella 4 rende evidente quanto sia rapido il processo di trasformazione in atto per la produzione automobilistica. Nel corso di soli due anni, infatti, la quota di nuove immatricolazioni per auto ad alimentazione alternativa (GPL, ibride e ricaricabili) è cresciuta di 3,6 punti percentuali e rappresenta oggi oltre il 56% del totale. All'interno di questo aggregato sono cresciute in maniera importante le motorizzazioni ibride (+5,2%). Al contrario le ricaricabili hanno registrato una flessione pur potendo vantare una quota di mercato tutt'altro che insignificante (7,3% nei primi nove mesi del 2024).

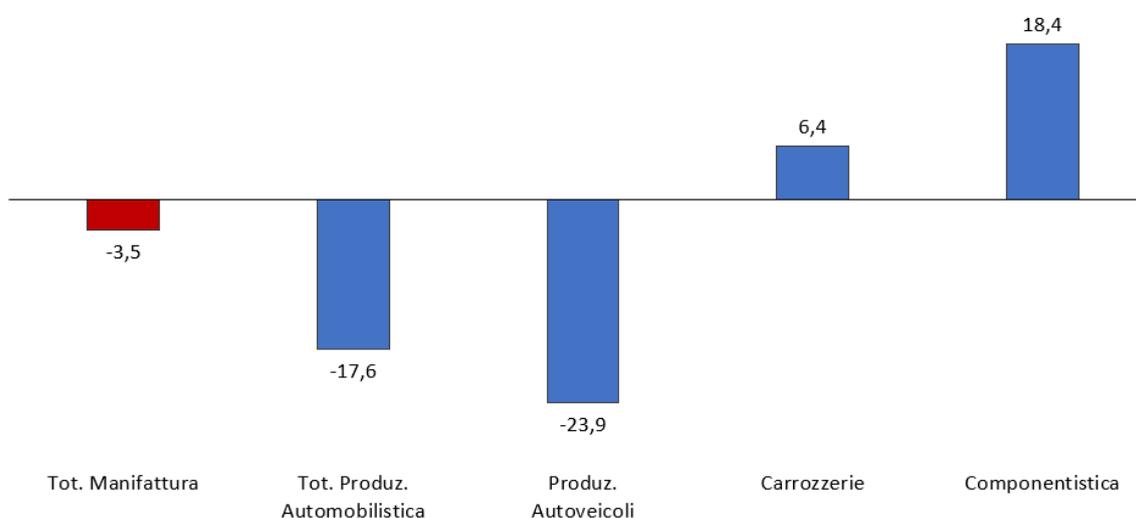
Tendenze di mercato di breve periodo e trend produttivo di lungo periodo

La produzione automobilistica realizzata in Italia, oltre a sperimentare importanti trasformazioni, ha registrato negli ultimi mesi una diminuzione significativa dei volumi prodotti. La figura 1 è eloquente: **nella media dei primi otto mesi dell'anno in corso la produzione automobilistica è diminuita nel suo complesso del 17,6% rispetto allo stesso periodo del 2023.**

Figura 1 - LA PRODUZIONE AUTOMOBILISTICA IN ITALIA NEI PRIMI OTTO MESI DEL 2024

Variazioni %

Fonte: nostre elaborazioni su dati Istat

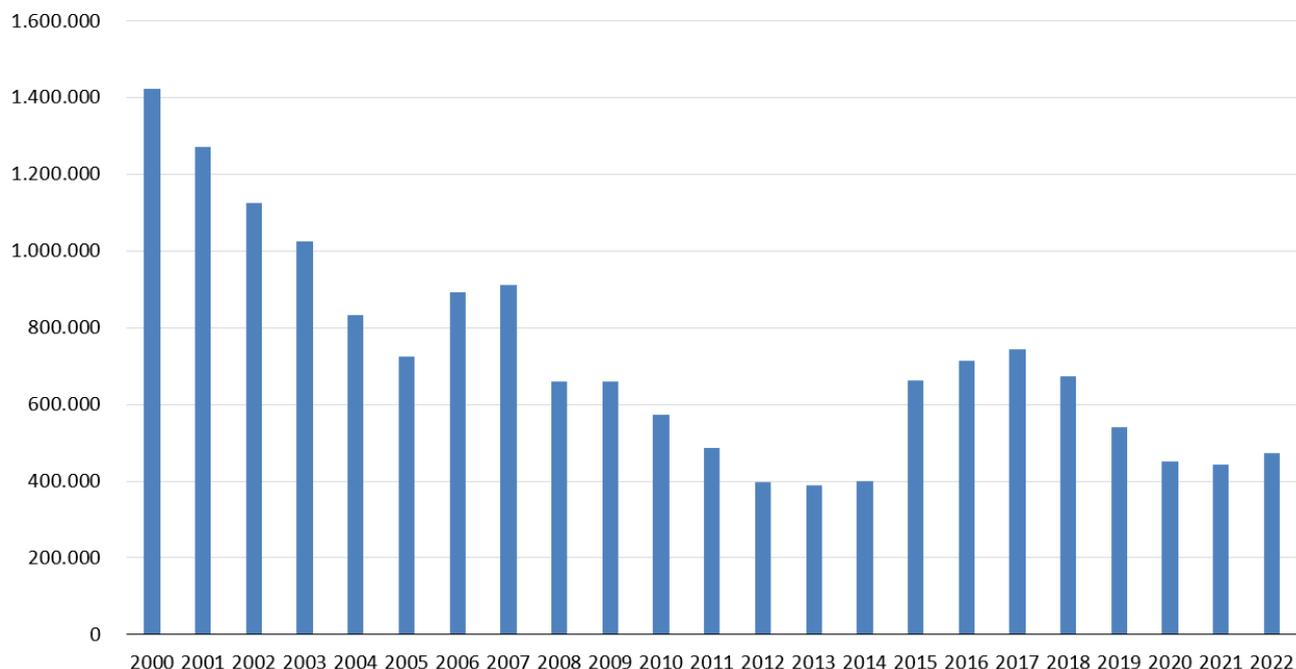


Il calo di attività, che ha riguardato in maniera importante sia la produzione di autoveicoli (-23,9%) sia la componentistica (-18,4%), appare decisamente maggiore rispetto di quello registrato dall'intera manifattura (-3,5%). Questo rappresenta, evidentemente, anche un campanello di allarme per le sorti prospettiche dell'intera economia italiana dato il ruolo trainante dell'*automotive* richiamato più volte in precedenza. Esso rischia, però, di far passare in secondo piano il fatto che è ormai da anni che la produzione di automobili realizzata in Italia è in diminuzione in maniera pressoché ininterrotta.

Tabella 2 - ITALIA PRODUZIONE NAZIONALE AUTOVEICOLI

Valori assoluti, Anni 2000-2022

Fonte: ANFIA



I dati testimoniano infatti che nel corso degli anni duemila i veicoli prodotti sono diminuiti di quasi un milione di unità, passando dai circa 1,4 milioni del 2000 ai circa 473mila del 2022.

Osservazioni al Piano d’azione per l’industria automobilistica

Confartigianato e CNA ritengono fondamentale porre l’attenzione su un aspetto che è stato alla base delle politiche europee: forzare con vincoli normativi una transizione che guardi a una sola tecnologia e che venga affrontata senza misure di accompagnamento, per un settore complesso e così strategico per l’economia italiana ed europea, ha prodotto solo incertezza.

Incertezza sul mercato, incertezza sui consumatori.

Sul fronte economico e produttivo italiano parliamo di oltre 2300 imprese e quasi 170 mila addetti dell’industria automobilistica: sommando anche i servizi il totale sale a 75 mila imprese e circa 400mila lavoratori.

Appreziamo, dunque, lo sforzo da parte della Commissione Europea con la presentazione del Piano d’azione di cui discutiamo oggi, finalizzato a porre le basi per una politica industriale europea sul tema *automotive* volta a sostenere la competitività del settore nella sua transizione.

La transizione verso una mobilità sostenibile richiede, come abbiamo più volte sostenuto, **un intervento complessivo graduale e accompagnato**, in grado cioè di fornire agli operatori del settore gli strumenti adeguati a una transizione “soft,” che non produca *choc* al sistema e che non scarichi su imprese e cittadini i costi necessari per garantire la sostenibilità del settore. In tale ottica si muove anche la proposta di Regolamento che modifica il Regolamento UE 2019/631 di misurazione delle emissioni dei veicoli, basato su un approccio più flessibile e bilanciato.

Vanno, in particolare, tenute in considerazione le diverse implicazioni sui vari tasselli della filiera, al di là delle ovvie ripercussioni sulle case automobilistiche e sugli utilizzatori (non solo cittadini ma anche le imprese per le quali i veicoli sono elemento fondamentale per l’esercizio dell’attività). Dal nostro punto di vista meritano una attenzione

particolare i **due comparti strategici per il nostro sistema, la produzione/componentistica e la manutenzione dei veicoli**, ai quali sono dedicati i due seguenti *focus* in relazione ai cinque pilastri che compongono il Piano.

➤ **Produzione/Componentistica**

Per le imprese appartenenti alla filiera della produzione, in particolare per le PMI che operano nella componentistica, sono fondamentali azioni che ne consentano il maggior coinvolgimento possibile nei processi evolutivi, unitamente a misure atte a sostenerne la qualificazione e l'ammmodernamento tecnologico.

Purtroppo, si tende spesso a parlare di *automotive* guardando solo la grande industria automobilistica. Quello che, come associazioni di rappresentanza, vogliamo evidenziare è la valenza industriale altamente tecnologica legata alla filiera complessiva che si muove intorno al settore dell'*automotive*.

Parliamo di un ecosistema di creatività, di saper fare di imprese e lavoratori e di autoimprenditorialità che ha sviluppato una propria identità riconosciuta nel mondo, fatta di un connubio di tecnologia, stile, artigianalità, funzionalità e valore. L'industria dell'auto e del suo indotto ha plasmato negli anni il nostro Paese ed è sempre stata fattore di progresso sociale e tecnologico, oltre che fattore industriale. Le nuove sfide stanno ridefinendo le caratteristiche dell'intera industria dell'auto con l'ingresso di nuovi attori di rilievo, come la Cina e l'India.

Che in futuro si arrivi a una mobilità più elettrica è un dato di fatto. Come noto, cambieranno le caratteristiche del veicolo e le sue componenti, così come muteranno il modo di ripararlo e le necessarie competenze.

Il 30/50% del valore del veicolo si concentrerà nella batteria. **Alcune componenti tipiche dell'auto saranno destinate a scomparire**, basti pensare al serbatoio del carburante, al cambio e a tutti quei componenti che andranno a morire con la sostituzione del motore termico con quello elettrico (alternatori e gruppi elettrogeni). Fino all'85% del *powertrain* tradizionale diventerà obsoleto nei veicoli elettrici. L'architettura del veicolo elettrico sarà, infatti, semplificata: si passerà da 1.400 a 200 componenti circa del veicolo. Mentre **saranno necessarie nuove funzionalità interne tipiche dei sistemi e motori elettrici**. La *supply chain* si sposterà verso l'elettromeccanica innovativa e i fornitori tradizionali del comparto *automotive* dovranno convertirsi rapidamente e attivare, dunque, contatti con i capi filiera più avanzati.

La motoristica tradizionale (sia nazionale sia regionale) subirà, dunque, nei prossimi anni una contrazione rilevante.

Va evitato, dunque, il rischio di una *deindustrializzazione* di un settore chiave dell'economia italiana ed europea, soprattutto alla luce del fatto che il processo di decarbonizzazione del settore vedrà un adeguamento progressivo ma non rapido. A fronte di ciò si apriranno, però, anche nuove opportunità sul fronte delle tecnologie *smart* e della rigenerazione delle batterie. In particolare, **l'attività di recycling/ricarica e riuso delle batterie**, rilanciata e rafforzata dal Piano d'azione, attiverà una filiera economica importante e, su questo versante, saranno necessarie politiche nazionali ed europee sul fronte della sostenibilità dell'approvvigionamento delle materie prime.

Pur condividendo i cinque interventi sui settori chiave alla base del Piano d'azione, volti a sostenere la trasformazione tecnologica e produttiva del comparto produzione/componentistica, vogliamo evidenziare alcuni aspetti rilevanti.

Come sostenuto anche dal Governo italiano all'interno del contributo del nostro Paese al dialogo UE sull'*automotive*, è fondamentale che l'UE dedichi attenzione al sostegno sia della domanda sia dell'offerta del settore *automotive*.

Sul lato della domanda, riteniamo possa essere utile la creazione di uno strumento *ad hoc*: un **"ecobonus incentive"** per i veicoli "Made in Europe" volto a sostenere la decarbonizzazione del parco veicolante europeo attraverso lo *switch* tecnologico verso vetture a basse o zero emissioni, valorizzando, al contempo, la componentistica e l'indotto europeo e italiano simbolo di capacità innovativa e competenze delle nostre PMI.

Sul fronte dell'offerta, la previsione di un Fondo *automotive* UE riteniamo sia uno strumento fondamentale per sostenere la transizione delle imprese e dei lavoratori europei.

Guardando a entrambi i versanti, riteniamo che la previsione di politiche solo nazionali (le misure presentate al Tavolo *automotive*) risultino essere inefficienti e inadeguate, a fronte soprattutto della guerra dei dazi appena iniziata.

➤ **Manutenzione**

È indubbio che una sostanziale modifica delle caratteristiche del settore auto avrà impatti significativi sull'attività di chi ripara e mantiene in buono stato il parco circolante, seppure l'arco temporale ha dei margini più ampi visto che la transizione riguarderà l'intero parco circolante che attualmente ammonta a oltre 40 milioni di veicoli su tutto il territorio nazionale. Un arco temporale che dovrà essere sfruttato in maniera efficace per costruire un percorso di accompagnamento del settore.

L'obiettivo principale deve essere quello di accompagnare in questo processo di trasformazione tutti i soggetti coinvolti nella filiera. **Il settore della manutenzione è chiamato a stare al passo con la tecnologia e con le innovazioni sempre più incalzanti** che riguardano il mondo auto, caratterizzato da cambiamenti molto veloci e radicali. Cambiamenti importanti a partire dai sistemi di alimentazione, con numeri crescenti di auto elettriche, ibride e *plug-in*, sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) e una digitalizzazione sempre più spinta.

In questo comparto è ragionevole aspettarsi nel complesso un **ridimensionamento strutturale**, soprattutto per i meccatronici.

Vi sono in particolare due elementi da considerare rispetto all'esigenza di riqualificare gli operatori del settore: a) le caratteristiche anagrafiche del settore e la mancanza di ricambio generazionale; b) le prospettive di una minore manutenzione connessa alla tecnologia elettrica e la conseguente necessità di orientare significativamente il tipo di attività svolta dai manutentori.

Unitamente, dunque, a misure di sostegno alla domanda, serve un forte impegno per accompagnare il mondo della manutenzione alla transizione tecnologica e produttiva, con adeguati strumenti sia in termini di politiche, sia in termini di risorse finanziarie che permettano agli attuali operatori di riconvertire produzione e processi. A questo si affianca la necessità di riqualificare e formare nuovi addetti in grado di garantire il necessario passaggio generazionale.

La transizione ecologica (elettrico, ibrido, idrogeno, etc.) e la digitalizzazione dei veicoli faranno emergere infatti nuovi bisogni:

1. **Formazione tecnica e manageriale**
2. **Nuove attrezzature**
3. **Accesso ai dati**

La forte spinta del Piano d'azione Industriale per il settore automobilistico in materia di digitalizzazione, guida autonoma e auto connesse deve essere necessariamente bilanciata con importanti misure a **tutela della concorrenza e del libero mercato**. Come è noto, tra le norme vigenti indispensabili per la realizzazione di un'effettiva concorrenza nel settore *automotive*, vi è quello che riconosce il **diritto degli operatori indipendenti di ottenere le informazioni tecniche necessarie alla riparazione e manutenzione del veicolo, senza restrizioni, in maniera standardizzata e non discriminatoria**.

Sempre più spesso, si verificano tentativi volti ad ostacolare la facoltà degli operatori indipendenti di avere libero accesso alle informazioni tecniche: diverse case automobilistiche, infatti, hanno introdotto restrizioni o limitazioni all'accesso ai dati di bordo del veicolo, adducendo motivazioni legate alla sicurezza del veicolo stesso.

Senza adeguate misure di salvaguardia e di prevenzione di pratiche limitative o restrittive del mercato libero e un non discriminato accesso alle informazioni tecniche, si giungerà all'esclusione di gran parte degli operatori indipendenti

dal mercato post-vendita automobilistico con ricadute negative sulla libertà di iniziativa imprenditoriale, sulla concorrenza del mercato, l'innovazione e i servizi ai cittadini.

Veicoli a emissioni zero: flotte aziendali e veicoli pesanti

La COM(2025) 96 sulla **Decarbonizzazione delle flotte aziendali** propone alcuni elementi interessanti a supporto della transizione del settore, già a partire dalle definizioni date. La comunicazione, infatti, definisce per la prima volta le flotte aziendali, per le quali manca una specifica definizione normativa ma che, ai fini della comunicazione stessa, abbraccia “tutti i veicoli immatricolati da una persona giuridica (e non da persona fisica)”. Inoltre, la comunicazione definisce anche le “flotte effettive”, inquadrandole come l’insieme dei “veicoli immatricolati dalle società e utilizzati per le proprie attività commerciali”. All’interno di tale macro-categoria si trovano diversi sottogruppi tra cui, di rilievo per le categorie da noi rappresentate, le flotte di autovetture per i servizi di mobilità urbana, le autovetture e i furgoni di servizio, gli autobus e i pullman e, in particolare, gli autocarri.

Il richiamo a queste definizioni è volto a mettere in evidenza la numerosa e radicata presenza delle piccole imprese in qualità di utilizzatori di queste categorie di veicoli, per uso commerciale e finalizzato all’attività di impresa.

La comunicazione mette in evidenza la necessità di svecchiare il parco circolante europeo dei veicoli appartenenti alle flotte aziendali, incrementando il numero delle immatricolazioni di nuovi mezzi ad emissioni zero all’interno dell’UE. Al momento, infatti, su circa 290 milioni di veicoli, soltanto 6 milioni sono a zero emissioni; nel corso del 2024, inoltre, si è registrato un rallentamento nella vendita di tali veicoli, in particolare in relazione alle vetture elettriche.

Nel merito, riteniamo condivisibile l’approccio della comunicazione, volto a valutare attentamente l’insieme complesso ed eterogeneo di motivazioni che rallentano fortemente lo *switch* tecnologico del parco veicolare aziendale europeo, che intercetta certamente criticità infrastrutturali, industriali, tecnologiche, oltre che alti costi dei veicoli *green* e incertezze del quadro politico ed economico che influiscono sulle scelte di operatori e consumatori.

Tuttavia, rileviamo che per poter conseguire gli ambiziosi obiettivi di decarbonizzazione del settore del trasporto definiti a livello europeo, c’è bisogno di una forte iniziativa di supporto a favore della domanda da parte delle imprese – in particolare delle PMI – per concretizzare l’auspicato processo di transizione.

Se guardiamo all’esperienza italiana, il parco veicolare commerciale a motore, al 31 dicembre 2021, era costituito da 5.585.154 veicoli distribuiti prevalentemente nel trasporto di merci conto terzi e con una cospicua rilevanza nel conto proprio:

VEICOLI COMMERCIALI: PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE AL 31.12.2021						
Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
Immatricolati prima del 31.12.1992	Immatricolati dopo il 31.12.1993	Immatricolati dopo il 01.01.1997	Immatricolati dopo il 01.01.2001	Immatricolati dopo il 01.01.2006	Immatricolati a partire dal 2009	Immatricolati a partire dal 2014
997.906	314.673	685.481	878.182	834.927	697.959	1.175.626
17,87%	5,63%	12,27%	15,72%	14,95%	12,50%	21,05%
Tot. Veicoli commerciali = 5.609.545 – 19834 (NC) – 4.957 (ND) = 5.585.154						
Fonte: https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/ “Open Parco Veicoli” + nostre elaborazioni						

Poco più del 33% di questi veicoli sono euro cinque e sei. Questo significa che i due terzi del parco veicolare commerciale ha un’anzianità che va dai 17 (euro IV) ai 30 (euro zero) anni, mentre un terzo di esso ha comunque un’età compresa tra i sette (euro VI) e i tredici (euro V) anni.

A ciò va aggiunta l’analisi dell’attuale stato dei rimorchi che evidenzia che quasi il 50% di essi appartiene a una fascia di anzianità che va da 15 a 40 anni mentre più del 7% va oltre i 40 anni:

RIMORCHI TRASPORTO MERCI E SPECIALI/SPECIFICI – PARCO VEICOLARE CIRCOLANTE AL 31.12.2021

TIPOLOGIA RIMORCHIO	DA 0 A 1 ANNO	DA 1 A 2 ANNI	DA 2 A 5 ANNI	DA 5 A 10 ANNI	DA 10 A 15 ANNI	DA 15 A 20 ANNI	DA 20 A 30 ANNI	DA 30 A 40 ANNI	40 E OLTRE	NON DEFINITO
TRASPORTO MERCI	10.450	8.391	34.380	32.246	39.001	50.253	62.682	40.762	24.785	671
SPECIALE /SPECIFICI	4.268	3.768	15.115	16.835	19.284	20.002	25.558	13.465	7.199	115
TOT. PARZIALE PER ANZIANITÀ	14.718	12.159	49.495	49.081	58.285	70.255	88.240	54.227	31.984	786
PERCENTUALI ANZIANITÀ	3,429%	2,833%	11,531%	11,435%	13,579%	16,368%	20,558%	12,633%	7,451%	0,183%
TOTALI GENERALI	RIMORCHI TRASPORTO MERCI = 303.621			RIMORCHI SPECIALI/SPECIFICI = 125.609			RIMORCHI TOTALI = 429.230			

Fonte: <https://opv.aci.it/WEBDMCircolante/> “Open Parco Veicoli” + nostre elaborazioni

Tali dati presentano un contesto nazionale particolarmente connotato dalla vetustà dei veicoli, rispetto al quale è necessario intervenire con sostegno finanziario e misure di accompagnamento, sia in termini di acquisto di nuovi veicoli che di strumenti accessori ed indispensabili all’assistenza dei veicoli elettrici.

Va a nostro avviso garantito in tutti gli Stati membri, e non soltanto lungo le reti transeuropee (TEN-T), un sistema di infrastrutture per i combustibili alternativi, erogati a costi accessibili. A tal fine, va rafforzata la previsione del Piano d’azione di realizzare i poli di ricarica per i veicoli pesanti, non limitandone la presenza ai principali corridoi logistici, ma assicurandone la presenza diffusa sul territorio europeo.

Inoltre, va rafforzato l’impegno europeo per favorire, con contributi diretti, la sostituzione del parco veicolare, attraverso un’azione che avrebbe un forte effetto immediato in termini di riduzione delle emissioni, investendo non solo sulla tecnologia elettrica ma impiegando tra l’altro meno risorse e in maniera più efficiente.

Basti pensare che un TIR a motore termico e con una classe ambientale datata, emette più un chilo di CO₂ per chilometro; considerato che mediamente un veicolo percorre 100.000 chilometri all’anno, un solo Tir produce oltre 100 tonnellate all’anno di anidrite carbonica. Se si attuasse una concreta politica di incentivazione alla sostituzione dei mezzi diversamente alimentati, ad esempio con un contributo di circa 30 mila euro a mezzo, per abbattere 19 milioni di tonnellate di CO₂, sarebbero sufficienti 190.000 mezzi. Tale ipotesi richiederebbe un impegno di circa 5 miliardi di euro.

A supporto di tale proposta, possiamo richiamare l’ingente dotazione finanziaria che gli Stati membri mettono a disposizione per sostenere il mercato delle autovetture aziendali, pari a 40 miliardi di euro annui, attraverso sovvenzioni o misure fiscali e che trova in Italia una spesa pari a 16 miliardi annui. Tali ingenti risorse dovrebbero essere oggetto di una riorganizzazione strategica orientata al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione del settore, attraverso una graduale e progressiva rimodulazione volta a valorizzare l’impegno verso lo *switch* del parco aziendale circolante a favore di veicoli a basse o zero emissioni.

In tale ottica, sarebbe inoltre opportuno individuare un sistema che introduca nel ciclo economico i costi da sostenere per la sostituzione dei mezzi e in qualche maniera li “ripartisca” tra gli *stakeholder* del settore (committenza, produttori dei veicoli, etc.).

In generale, sottolineiamo la necessità che i futuri interventi per favorire la transizione ecologica siano costruiti superando le criticità del passato, anche attraverso una maggiore apertura all'ascolto e alla concertazione con le parti sociali, in particolare con le associazioni rappresentative delle piccole imprese.

Da tale importante confronto, si potrebbe avviare anche la valutazione di forme di incentivi alla sostituzione dei veicoli che tengano in considerazione anche il reddito conseguito e disponibile delle imprese, consci che, generalmente, le sole restrizioni vanno a colpire maggiormente le fasce più deboli e non aiutano a raggiungere gli obiettivi.

Infine, riteniamo necessario che il percorso di decarbonizzazione del trasporto passi anche dall'adeguata valutazione del sistema viario nazionale per eliminarne tutte le storture che ne rallentano la velocità commerciale e per efficientare la viabilità di collegamento da e per i porti. Se non si interviene in maniera decisa per migliorare la viabilità di collegamento (c.d. "Secondaria"), si rischia non soltanto di annullare il potenziale attrattivo per nuovi flussi di merce che potrebbero giungere tramite le reti TEN-T ma di determinare dei colli di bottiglia che peggiorano anche la qualità dell'aria. Va inoltre valutata la possibilità di mettere a sistema l'esperienza, maturata durante la pandemia, delle c.d. corsie verdi ("green lanes"), che garantisce che tutte le merci arrivino a destinazione rapidamente e senza ritardi grazie a percorsi preferenziali permanenti.

Conclusioni

Le scriventi organizzazioni ritengono fondamentale che la filiera *automotive* vada accompagnata attraverso una crescita di competenze e professionalità e un sostegno agli investimenti necessari, sia nel campo delle linee di produzione e assistenza sia con riferimento alla formazione e riqualificazione del personale.

Va evidenziato anche il tema dell'**insufficienza delle infrastrutture**, elemento fondamentale a supporto dell'elettrificazione del trasporto. Così come, è imprescindibile che una strategia solida di transizione della filiera *automotive* avvenga nell'ambito di una più complessiva **evoluzione del sistema della mobilità**.

In aggiunta, è impensabile che l'attuale parco circolante possa essere totalmente sostituito, in tempi brevi, da auto elettriche. Molto più plausibile prevedere una riconversione graduale e scadenzata in un arco temporale sufficientemente ampio.

Per tali ragioni, è necessario valutare **politiche in grado di sfruttare, laddove è possibile e con i dovuti controlli e autorizzazioni, delle soluzioni di ibridazione degli attuali veicoli endotermici**, che il mercato inizia a far emergere. Da questo punto di vista la filiera della manutenzione può rappresentare una risorsa ed esercitare un ruolo attivo nel processo di transizione ecologica.

Inoltre, una accelerazione della transizione non può che essere sollecitata anche da una **sensibilizzazione della domanda**, che, come fatto per altri settori coinvolti nella transizione, deve essere guidata anche attraverso adeguate misure di sostegno che favoriscano l'acquisto di veicoli meno emissivi.

In sintesi, per rafforzare la competitività dell'industria europea del settore *automotive* sotto il profilo ambientale, economico e sociale riteniamo fondamentale puntare sui seguenti elementi:

- **Programmazione e gradualità**, anche riconsiderando le opzioni tecnologiche disponibili in tema di mobilità sostenibile, inclusi sistemi di *retrofit* in grado di ridurre le emissioni dell'attuale parco circolante, affinché si individuino soluzioni che consentano di coinvolgere e salvaguardare l'operatività della filiera.
- **Sostegno alla domanda e all'offerta**, anche attraverso l'utilizzo delle risorse derivanti dall'attuale tassazione del carbonio (es. ETS, ETS 2, CBAM, etc.).
- **Sviluppo delle competenze**, sostenendo i processi di formazione delle professionalità che il mercato richiede.

- **Sviluppo infrastrutturale** in linea con le esigenze connesse alla diffusione della mobilità elettrica evitando l'acuirsi di disomogeneità territoriali.
- **Trasparenza, sinergia e collaborazione nei rapporti lungo la filiera**, a partire dalla rimozione degli ostacoli per l'accesso alle informazioni tecniche delle case costruttrici, essenziali per operare in conformità agli *standard* richiesti.

Da ultimo, è quanto mai opportuno avviare un **osservatorio permanente sia in ambito nazionale sia europeo**, che coinvolga in maniera effettiva e strutturata le categorie rappresentative dei diversi settori della filiera nella definizione di strategie, politiche, bisogni e soluzioni da qui al 2035.