

**Bruxelles, 6 marzo 2025  
(OR. en)**

**6843/25**

**COMPET 126  
IND 60  
POLCOM 45  
RECH 88  
CLIMA 59  
ENER 60  
ENV 129  
TELECOM 77  
TRANS 57  
EMPL 76  
SOC 112  
COH 16  
ECOFIN 249  
FISC 49  
ENT 29**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

Origine:	Segreteria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	6 marzo 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2025) 95 final
Oggetto:	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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 95 final.

All.: COM(2025) 95 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 5.3.2025  
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**

## 1. INTRODUZIONE

L'industria automobilistica è un volano fondamentale della prosperità europea e un aspetto essenziale dell'identità europea. I costruttori europei sono leader mondiali sin dall'invenzione dell'automobile e producono marchi emblematici che costituiscono parametri di riferimento elevati in termini di innovazione ed eccellenza. Attualmente il settore vale 1 000 miliardi di EUR di PIL, convoglia un terzo degli investimenti privati in ricerca e sviluppo nell'UE e fornisce occupazione diretta o indiretta a 13 milioni di europei. Per quanto riguarda i veicoli commerciali, i costruttori europei di autocarri detengono una quota del mercato mondiale superiore al 40 %<sup>1</sup>. La leadership dell'industria automobilistica europea gode dell'ammirazione del mondo intero.

Attualmente il settore sta attraversando una trasformazione strutturale caratterizzata da una rapidità e una portata senza precedenti. Il passaggio alla mobilità pulita sta subendo un'accelerazione. Nel 2024 già un'autovettura su cinque a livello mondiale era elettrica. Allo stesso tempo, la rapida integrazione delle tecnologie digitali, quali l'IA, il software, i dispositivi di rilevamento (sensori) e di comunicazione, unitamente alla crescente importanza dei servizi digitali e della connettività, stanno rivoluzionando il settore. **È essenziale che l'industria automobilistica europea non solo affronti, ma plasmi anche, la transizione verso veicoli a emissioni zero, connessi e sempre più automatizzati.**

E oltre alla transizione, la nostra industria automobilistica si trova ad affrontare anche seri problemi di competitività. Vi sono rischi per le catene di approvvigionamento globale e dipendenze dalle importazioni di materie prime e batterie, una dipendenza ancora troppo ampia dai combustibili fossili, un'agguerrita concorrenza per i talenti, problemi di costi per fattori produttivi fondamentali e un contesto geopolitico sempre più instabile. Le imprese europee rischiano di rimanere indietro per quanto riguarda tecnologie strategiche fondamentali quali batterie, software, sistemi di infotainment e guida autonoma, e spesso hanno minore controllo diretto su numerose materie prime, mentre i concorrenti stranieri sono spesso sostenuti da strategie industriali assertive e ricevono sostegno statale in varie forme.

Si tratta di un momento cruciale per l'industria automobilistica europea. È necessaria un'azione risoluta, e l'Unione europea (UE) è impegnata a sostenere questo settore nella sua transizione.

Questa è la finalità del presente piano d'azione, che si fonda sulla bussola per la competitività, sul patto per l'industria pulita e, nelle ultime settimane, su un'ampia serie di consultazioni, condotte dalla presidente della Commissione e da diversi membri della Commissione, cui hanno partecipato attivamente oltre 100 organizzazioni<sup>2</sup>. Il piano stabilisce misure concrete per contribuire alla competitività globale dell'industria automobilistica europea e al mantenimento di una solida base produttiva europea attraverso **interventi in cinque settori chiave**: 1) innovazione e digitalizzazione; 2) mobilità pulita; 3) competitività e resilienza delle catene di approvvigionamento; 4) competenze e dimensione sociale; 5) parità di condizioni e contesto imprenditoriale.

## 2. I cinque pilastri del piano d'azione per il settore automobilistico

---

<sup>1</sup> Statista Market Insights, gennaio 2025.

<sup>2</sup> Tali consultazioni, svoltesi tra il 30 gennaio e il 20 febbraio, sono state integrate da una consultazione pubblica aperta, nell'ambito della quale sono state ricevute oltre 1 900 risposte.

## 2.1 Innovazione e digitalizzazione

Per essere competitiva a livello mondiale, l'industria automobilistica europea deve riconquistare urgentemente una posizione di leadership nella transizione verso veicoli basati su software e sull'IA, connessi e autonomi. L'esperienza a bordo, tanto per i conducenti quanto per i passeggeri, sta diventando sempre più definita dai software, con applicazioni nuove, quali la guida automatizzata e autonoma, in un contesto in cui la comunicazione e l'infotainment rivestono una funzione più centrale. Tali elementi diventano rapidamente aspetti di differenziazione strategici fondamentali in relazione ai quali i costruttori di veicoli (fabbricanti di apparecchiature originali – OEM) devono eccellere, ma rischiano attualmente di rimanere indietro rispetto ai concorrenti stranieri.

### Promozione della guida autonoma e potenziamento del mercato unico dei veicoli autonomi

La tecnologia per la guida autonoma costituirà un fattore determinante per la competitività e rappresenterà una quota significativa del valore aggiunto futuro. Si prevede che entro il 2035 genererà un valore aggiunto per il settore automobilistico fino a 400 miliardi di EUR a livello globale.

#### *Banchi di prova per la guida autonoma*

Nell'UE le condizioni per le prove su strada e le operazioni commerciali dei veicoli completamente autonomi sono meno favorevoli rispetto a quelle presenti negli Stati Uniti e in Cina. Ciò conferisce un vantaggio significativo ai concorrenti che operano in tali giurisdizioni.

Per promuovere la preparazione del mercato e la commercializzazione dei veicoli autonomi, la Commissione collaborerà con gli Stati membri al fine di istituire rapidamente almeno tre **banchi di prova transfrontalieri su larga scala, i relativi spazi di sperimentazione normativa e i corridoi europei per la guida automatizzata**. Le città di medie dimensioni intenzionate a svolgere un ruolo pionieristico potrebbero essere coinvolte nell'iniziativa. Questi banchi di prova consentiranno la diffusione pilota su larga scala dei veicoli autonomi, tanto per il trasporto dei passeggeri quanto per quello delle merci. La Commissione si impegna inoltre a valutare ulteriormente il potenziale di integrazione dei veicoli automatizzati nel sistema di trasporto attraverso la comunicazione tra veicoli e infrastrutture.

#### *Verso un mercato unico della guida autonoma*

Oggi il contesto normativo per la mobilità connessa e autonoma è frammentato. Pochi Stati membri dispongono di norme nazionali sulla circolazione stradale che consentono ai veicoli autonomi di circolare sulle loro strade, e tale circostanza blocca il potenziale del mercato unico per la guida autonoma. La cooperazione tra tutti coloro che sviluppano e costruiscono tali veicoli, così come tra gli operatori stradali e i gestori dell'infrastruttura, è fondamentale. Sono necessari un **quadro più armonizzato e una governance a livello di UE** al fine di sfruttare i vantaggi del nostro mercato unico e facilitare la rapida diffusione della mobilità connessa e autonoma. La Commissione si adopererà per conseguire questo obiettivo.

La Commissione svilupperà ulteriormente, in via prioritaria, il **quadro normativo per i veicoli autonomi**, a partire dall'**autorizzazione dell'omologazione di serie illimitate di veicoli dotati di sistemi di parcheggio automatizzato nel 2025 e di altri casi d'uso** (ad esempio il trasporto merci *hub-to-hub*, ossia da nodo a nodo) **nel 2026**, garantendone la sicurezza. Inoltre, la Commissione elaborerà norme dettagliate per supportare meglio le sperimentazioni di ADS (*automated*

*driving system*, cioè sistemi di guida automatizzata) e **ADAS** (*advanced driver assistance system*, sistemi avanzati di assistenza alla guida) **sulle strade pubbliche**. Per la sperimentazione di tecnologie innovative ADAS e ADS sulle strade pubbliche in Europa sono necessarie in genere autorizzazioni basate su deroghe alle norme nazionali, per cui occorrono più autorizzazioni quando si opera in Stati membri diversi. **All'inizio del 2026** la Commissione **proporrà procedure armonizzate di omologazione dell'ammissione al fine di facilitare tutte le sperimentazioni di ADAS e ADS sulle strade pubbliche dell'UE**.

#### **Azioni faro**

Istituzione di banchi di prova transfrontalieri su larga scala per i veicoli autonomi a partire dal 2026.

Potenziamento del quadro normativo e integrazione del mercato unico per la guida autonoma europea con: i) norme su serie illimitate di veicoli dotati di sistemi di guida automatizzata entro il 2026; ii) norme armonizzate per le sperimentazioni di ADAS e ADS sulle strade pubbliche entro il 2026; iii) norme armonizzate di implementazione in tutta l'UE.

#### **Potenziamento dello sviluppo dei veicoli europei connessi e automatizzati del futuro**

Chip, software e IA sono i tre ingredienti principali del veicolo connesso e automatizzato del futuro. Sebbene i costruttori e i fornitori europei di veicoli effettuino il 45 % degli investimenti globali in ricerca e sviluppo del settore automobilistico, in questo ambito si trovano ad affrontare la concorrenza di imprese tecnologiche e di operatori nuovi "nativi digitali" del settore automobilistico di paesi terzi. Al fine di evitare dipendenze nuove e la perdita di valore aggiunto e di occupazione a favore di paesi terzi, **l'UE deve sviluppare le proprie capacità industriali per quanto riguarda il software e l'hardware informatico necessari per veicoli puliti, connessi e automatizzati**. Ciò significa anche fare in modo che tali software e apparecchiature siano progettati per utilizzare dati e servizi spaziali per la navigazione, il posizionamento ad alta precisione, l'osservazione della terra e la connettività sicura, quali forniti rispettivamente dai sistemi dell'UE Galileo/EGNOS, Copernicus e, a breve, IRIS.

#### ***Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi***

È necessaria una stretta collaborazione tra i soggetti europei, nel quadro delle norme dell'UE in materia di concorrenza, al fine di sviluppare elementi costitutivi software e hardware digitale condivisi. Ciò consentirebbe di realizzare risparmi significativi sulle risorse. I costruttori di autovetture potrebbero accelerare lo sviluppo di tecnologie comuni e concentrare le risorse su quegli elementi che determinano una differenziazione dell'esperienza dei clienti.

La Commissione lancerà pertanto senza indugio ***l'Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi***, sulla base del lavoro preparatorio svolto nell'ambito dell'[iniziativa "Veicoli del futuro"](#) e dei [partenariati di Orizzonte Europa relativi al settore automobilistico](#), segnatamente i partenariati 2Zero e CCAM e l'impresa comune "Chip". Tale alleanza riunirà una massa critica di portatori di interessi europei del settore automobilistico, tra cui piccole e medie imprese (PMI), con l'obiettivo di plasmare lo sviluppo della prossima generazione di veicoli concentrandosi su elementi di architettura comuni, su elementi costitutivi europei condivisi di hardware e software e sulla loro standardizzazione. Sulla base di una tabella di marcia comune per l'innovazione, l'Alleanza mirerà a conseguire risultati in relazione alle seguenti attività chiave:

- ***sviluppo di una piattaforma software per i veicoli definiti da software:*** l'Alleanza svilupperà una piattaforma aperta a livello di UE per i veicoli definiti da software, basata su elementi costitutivi software open source all'avanguardia, nonché interfacce, standard e strumenti;
- ***sviluppo di un'architettura informatica di bordo per i veicoli definiti da software:*** la guida autonoma richiede capacità di calcolo avanzate centralizzate a bordo. L'Alleanza svilupperà una piattaforma di calcolo adeguata alle esigenze future che sia adattabile, flessibile, efficiente sotto il profilo energetico e in grado di fornire prestazioni in tempo reale, e integrerà processori più avanzati, tra cui chip dell'IA, facendo in modo che i veicoli definiti da software rimangano scalabili e facilmente aggiornabili;
- ***sviluppo di soluzioni innovative di IA per l'industria automobilistica:*** sviluppo di modelli e algoritmi di IA generativa settoriali che consentano, ad esempio, la guida autonoma, l'ottimizzazione del funzionamento dei veicoli connessi nell'infrastruttura di trasporto e di ricarica e una gestione efficace delle batterie o una manutenzione predittiva guidata dall'IA;
- ***realizzazione di una struttura pilota distribuita su vasta scala nel 2026/2027:*** questa struttura fungerà da ambiente collaborativo per l'industria per i **veicoli definiti da software e l'ingegneria dell'IA**, oltre che da banco di prova per l'innovazione nei livelli applicativi;
- ***accelerazione della transizione verso la guida autonoma:*** sviluppo e realizzazione di un'ambiziosa tabella di marcia per le tecnologie per lo sviluppo di componenti condivisi (software e hardware) di sistemi di guida autonoma (ADS).

L'Alleanza costituisce un potente meccanismo per accelerare la cooperazione transfrontaliera dell'industria europea in tema di innovazione, sviluppo e prima diffusione industriale di tecnologie di guida connessa e autonoma. La Commissione è pronta a fornire, su richiesta dell'industria, orientamenti sulle modalità per mettere in comune i dati automobilistici al fine di consentire progressi dell'IA nell'ambito della guida autonoma nel rispetto del diritto in materia di concorrenza. La Commissione sosterrà inoltre il lavoro tecnico degli Stati membri per l'individuazione di un possibile importante progetto di comune interesse europeo (**IPCEI – Important Project of Common European Interest**) **candidato per veicoli puliti, connessi e autonomi**, facendo in modo che sia accessibile alle PMI innovative.

### **Tecnologia delle batterie di prossima generazione**

I concorrenti stranieri stanno investendo risorse finanziarie e umane ingenti nella ricerca e nello sviluppo della futura tecnologia delle batterie, beneficiando di un notevole sostegno statale. L'UE dedica una forte attenzione all'innovazione nel settore delle batterie con il partenariato di Orizzonte Europa **BATT4EU**. Questa attenzione rimane importante. La Commissione sosterrà **l'intera catena del valore dell'UE delle batterie di prossima generazione, compreso il relativo riciclaggio**, in stretta collaborazione con i partenariati per la produzione avanzata e i materiali avanzati. Per gli anni dal 2025 al 2027, il bilancio specifico ammonterà a circa 350 milioni di EUR, nell'ambito del contributo complessivo di Orizzonte Europa al settore automobilistico.

### **Finanziamenti nell'ambito di Orizzonte Europa**

Le attività dell'Alleanza e la tecnologia delle batterie di prossima generazione saranno sostenute da investimenti congiunti pubblici e privati nel contesto dei partenariati pertinenti di Orizzonte Europa. Il programma metterà a disposizione 1 miliardo di EUR per il settore automobilistico per

il periodo 2025-2027, comprensivo delle attività finanziate tramite il Consiglio europeo per l'innovazione. In futuro, partenariati specifici per determinate attività potrebbero essere riuniti in un'apposita impresa comune per il settore automobilistico. Ciò non pregiudica il pacchetto relativo alla prossima proposta di quadro finanziario pluriennale (QFP).

### **Attrarre gli investimenti privati per potenziare l'innovazione in Europa**

Come annunciato nella bussola per la competitività e nel patto per l'industria pulita, la Commissione collaborerà con il gruppo BEI e investitori privati per attuare un **programma di investimenti TechEU** per contribuire a colmare il deficit di finanziamento delle innovazioni dirompenti, rafforzare la capacità industriale dell'Europa e potenziare le imprese che investono in tecnologie innovative in sinergia con il pertinente portafoglio di progetti del Consiglio europeo per l'innovazione. Nel settore automobilistico, TechEU potrebbe sostenere gli investimenti nella ricerca, lo sviluppo e l'innovazione in relazione a tecnologie strategiche future, alla digitalizzazione, all'applicazione dell'IA, con la diffusione di catene di approvvigionamento e capacità industriali avanzate di produzione e l'espansione di tecnologie strategiche e competitive da parte di costruttori, fornitori e imprese tecnologiche innovative del settore automobilistico, compreso lo sviluppo della catena di approvvigionamento delle tecnologie per le celle delle batterie.

#### **Azioni faro**

Istituzione dell'Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi nel 2025.

Sostegno a favore della ricerca e dell'innovazione per la mobilità connessa e automatizzata e sviluppo della tecnologia delle batterie di prossima generazione attraverso Orizzonte Europa.

#### **Ulteriore azione**

Collaborazione con il gruppo BEI e il settore privato per l'attuazione di un programma di investimenti TechEU sulle *scale-up*, anche per la costruzione della catena di approvvigionamento delle tecnologie delle celle delle batterie.

### **Cybersicurezza**

I componenti hardware e software dei veicoli connessi e automatizzati presentano implicazioni importanti per la sicurezza. La Commissione **darà seguito a una valutazione, attualmente in corso, dei rischi per la cybersicurezza dei veicoli connessi a norma della direttiva NIS 2 con misure concrete**, anche, laddove necessario, nel quadro normativo per i veicoli a motore, ed esaminerà le modalità per costruire una catena del valore industriale europea per i componenti critici. Parallelamente, in linea con la strategia dell'UE per la sicurezza economica, la Commissione, dialogando con i suoi partner internazionali e in particolare nell'ambito del G7, svilupperà una visione condivisa dei rischi per la cybersicurezza e delle possibili misure di attenuazione in relazione ai veicoli connessi. Ciò è importante al fine di evitare un'ulteriore frammentazione del mercato globale. Elaborerà inoltre norme per la sicurezza economica per affrontare i rischi per le catene di approvvigionamento, quali l'eccessiva dipendenza, la strumentalizzazione, le sovraccapacità, i rischi tecnologici, la cybersicurezza o i rischi per la sicurezza.

#### **Altre azioni**

Prosecuzione degli sforzi volti a conseguire una cibersicurezza sufficiente che non soffochi l'innovazione e la commercializzazione.

Sviluppo di norme per la sicurezza economica.

### **Accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse dei veicoli**

I veicoli connessi e digitali daranno vita a importanti nuovi flussi di reddito e creeranno un notevole nuovo valore economico con i dati dei veicoli. Tale potenziale è già stato sbloccato in una certa misura con il regolamento sui dati, che fornisce accesso ai dati provenienti dai dispositivi connessi, come i veicoli, su richiesta degli utenti, e con la direttiva sulle energie rinnovabili (RED), che prevede l'accesso ai dati relativi alle batterie.

In ragione delle numerose specificità dei veicoli a motore connessi e del relativo potenziale per quanto concerne l'apertura di nuove opportunità commerciali, anche in materia di ricarica bidirezionale e intelligente, sono tuttavia necessarie misure complementari. La Commissione **adotterà pertanto misure adeguate** per consentire all'**intero** ecosistema automobilistico di **sfruttare i benefici dei dati dei veicoli connessi**, in particolare attraverso l'applicazione del regolamento sui dati e degli **orientamenti sui dati di bordo** che saranno pubblicati all'inizio dell'applicazione del regolamento sui dati. Dopo aver valutato gli effetti del regolamento sui dati, la Commissione prenderà in considerazione ulteriori azioni, compresa una proposta legislativa sull'accesso ai dati di bordo e la possibilità di istituire una piattaforma europea di dati automobilistici. In tale contesto terrà altresì conto di considerazioni in tema di cibersicurezza, anche per quanto concerne l'accesso remoto ai dati.

La Commissione sta inoltre valutando se l'attuale **quadro dell'UE in materia di concorrenza per quanto riguarda gli accordi verticali** nei mercati postvendita **del settore automobilistico** (regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico) sia ancora idoneo allo scopo, anche in un contesto di digitalizzazione.

### **Azioni faro**

Misure adeguate sull'accesso ai dati, alle funzioni e alle risorse dei veicoli, compresi orientamenti sul regolamento sui dati e, se necessaria, una proposta legislativa sull'accesso ai dati dei veicoli.

Riesame del regolamento di esenzione per categoria nel settore automobilistico e degli orientamenti supplementari.

## **2.2 Mobilità pulita**

Il trasporto su strada è responsabile ancora di circa un quarto delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE. Ai fini del conseguimento dell'ambizioso obiettivo europeo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, occorre ridurre le emissioni dei trasporti del 90 % entro tale data. Inoltre, per un successo commerciale duraturo, è altresì fondamentale che i costruttori europei, che già investono notevolmente nelle tecnologie a emissioni zero, riacquistino la leadership per le tecnologie e i prodotti relativi ai veicoli a emissioni zero. I veicoli a emissioni zero rappresentano già una quota significativa delle vendite globali e, nel tempo, costituiranno il segmento di mercato dominante. In questo ambito è pertanto essenziale un mercato interno forte, sostenuto da infrastrutture adeguate in tutti i territori.

### **Norme relative alle emissioni**



La transizione verso una mobilità stradale pulita è sostenuta da norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i furgoni nuovi e per i veicoli pesanti nuovi, che fissano obiettivi di riduzione delle emissioni progressivamente più elevati per i costruttori. Tali norme garantiscono certezza e prevedibilità a lungo termine agli investitori lungo la catena del valore, lasciando tempo sufficiente per una transizione equa. Attualmente sulle strade europee sono presenti quasi 6 milioni di veicoli a emissioni zero, ma occorre che il loro numero aumenti notevolmente per conseguire gli obiettivi per il 2035 e il 2040.

Di recente la domanda di veicoli elettrici a batteria è stata più debole del previsto. Dopo un aumento di sei volte tra il 2019 e il 2023, le vendite di veicoli elettrici a batteria nell'UE sono leggermente diminuite, del 5,6 %, tra il 2023 e il 2024, con una riduzione delle quote di mercato dal 14,6 % al 13,6 %, nonché ritardi nei lanci sul mercato di modelli di veicoli elettrici a prezzi accessibili.

Sebbene i dati del gennaio 2025 indicassero una quota del 15 % di vendite di veicoli elettrici a batteria, rispetto al 10,9 % del gennaio 2024, esiste ancora il rischio che il mancato conseguimento degli obiettivi in tema di emissioni dei veicoli passeggeri per il 2025 possano comportare sanzioni significative. La Commissione introdurrà pertanto **rapidamente ulteriori elementi di flessibilità, attraverso una modifica mirata dei livelli di prestazione in tema di emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni**. Tale modifica, laddove adottata, farebbe sì che la valutazione della conformità abbia luogo nel corso degli anni combinati 2025, 2026 e 2027, per consentire ai costruttori di autovetture di **compensare un eventuale mancato conseguimento dell'obiettivo in uno o due di tali anni con risultati superiori alle aspettative conseguiti nell'altro o negli altri anni**. Ciò contribuirà a salvaguardare la capacità di investimento dell'industria, mantenendo l'ambizione complessiva degli obiettivi per il 2025. La Commissione invita i colegislatori a raggiungere senza indugio un accordo in merito a tale modifica, che darebbe certezze al settore. Come indicato negli orientamenti politici della Commissione, il regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni apporta prevedibilità per gli investitori e i costruttori. La Commissione europea accelererà i lavori per la preparazione del riesame previsto di tale regolamento. Il riesame si fonderà su un'analisi basata sui fatti, che terrà conto di tutti gli sviluppi tecnologici del settore e dell'importanza di una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità a emissioni zero.

#### **Azioni faro**

Proposta di modifica delle norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni, per consentire un eventuale mancato conseguimento dell'obiettivo in uno o due anni qualora compensato dall'ottenimento di risultati superiori alle aspettative nell'altro o negli altri anni per il periodo 2025-2027.

Accelerazione dei preparativi per il riesame previsto del regolamento.

#### **Aumento della domanda di veicoli a emissioni zero**

##### ***Sostegno a favore degli utenti a basso reddito attraverso regimi di leasing sociale***

I regimi di leasing sociale possono favorire il passaggio alla mobilità pulita a prezzi accessibili per i consumatori svantaggiati, fornendo un impulso diretto alle vendite di veicoli a emissioni zero. **Nel primo trimestre del 2025 la Commissione adotterà una raccomandazione sulla povertà nel settore dei trasporti, che incoraggerà gli Stati membri a adottare regimi di leasing sociale per i veicoli nuovi e usati a emissioni zero, destinati ad utenti vulnerabili dei trasporti**

nell'ambito dell'attuazione dei rispettivi piani nazionali **a norma del Fondo sociale per il clima**. Il leasing sociale (e in particolare i regimi per la locazione o il leasing di veicoli a emissioni zero destinati a gruppi vulnerabili) è contemplato anche dagli **orientamenti sui piani sociali per il clima**, che la Commissione adotta alla stessa data della presente comunicazione.

### *Accelerazione della diffusione dei veicoli a emissioni zero nelle flotte aziendali*

Le flotte aziendali costituiscono una parte importante del mercato europeo dei veicoli. I veicoli acquistati dalle imprese rappresentano attualmente circa il 60 % delle immatricolazioni di autovetture nell'UE. Un'accelerazione della diffusione di veicoli a emissioni zero nelle flotte aziendali andrà a vantaggio dell'industria automobilistica europea e ridurrà ulteriormente le emissioni dei trasporti. Per una diffusione adeguata dei veicoli a emissioni zero nel contesto delle flotte aziendali è fondamentale eliminare le sovvenzioni che creano distorsioni a favore dei veicoli alimentati a combustibili fossili.

La Commissione ha avviato i lavori relativi a una **proposta legislativa per la decarbonizzazione delle flotte aziendali**, con l'obiettivo di stabilire misure a sostegno dell'adozione da parte delle imprese acquirenti di veicoli a emissioni zero, senza imporre oneri inutili alle PMI e tenendo conto di criteri riguardanti, tra l'altro, la sostenibilità e la resilienza. Al fine di imprimere slancio il più rapidamente possibile, parallelamente al presente piano d'azione la Commissione pubblica una **comunicazione relativa alla decarbonizzazione delle flotte aziendali** in cui sono delineate le iniziative che le autorità nazionali, regionali e comunali possono già prendere per accelerare la diffusione dei veicoli a emissioni zero.

Gli speditori svolgono un ruolo importante nell'accelerare la crescita della quota di veicoli pesanti a emissioni zero. Nell'ambito delle attività riguardanti le flotte aziendali, la Commissione esaminerà anche misure finalizzate ad accelerare la diffusione di autocarri europei a emissioni zero.

### *Accelerazione della diffusione di veicoli pesanti a emissioni zero*

Nei prossimi mesi la Commissione adotterà una **modifica mirata della direttiva Eurobollo per prorogare oltre il 31 dicembre 2025 il termine** per l'esenzione completa dagli oneri stradali dei veicoli pesanti a emissioni zero.

La competitività e gli investimenti negli autocarri a emissioni zero e nella decarbonizzazione del trasporto su strada possono essere ulteriormente stimolati attraverso una rapida conclusione dei negoziati interistituzionali e l'adozione della proposta di revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni. In questo modo **sarebbe assicurata la parità di carico utile rispetto ai veicoli diesel**. Inoltre sono proposte diverse misure<sup>3</sup> volte a incentivare gli investimenti in rimorchi efficienti attraverso **variazioni favorevoli dei pedaggi stradali**.

Infine l'ammodernamento dei veicoli pesanti convenzionali, in particolare degli autobus, con l'installazione di un gruppo propulsore elettrico, può rappresentare un contributo efficace sotto il profilo dei costi alla decarbonizzazione dei parchi veicoli. La Commissione sosterrà lo **sviluppo**

---

<sup>3</sup> Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE, la direttiva 1999/37/CE del Consiglio e la direttiva (UE) 2019/520 per quanto riguarda la classe di emissione di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti con rimorchi (COM(2023) 189 final).

**di un regolamento nel quadro dell'UNECE** che armonizzi l'omologazione di tali veicoli ammodernati a livello mondiale.

La Commissione sta valutando inoltre delle azioni finalizzate a sostenere la diffusione di **autobus puliti fabbricati in Europa**, anche attraverso il sostegno alla conversione dei parchi veicoli e dei depositi e una migliore aggregazione della domanda oppure a norme in materia di ammortamento per le amministrazioni locali.

### ***Miglioramento del coordinamento dei regimi di incentivi degli Stati membri per gli acquisti dei consumatori***

Quando acquista un'autovettura nuova, il suo costo è generalmente una delle considerazioni principali del cliente. Attualmente gli Stati membri hanno scelto approcci diversi per incentivare la diffusione di veicoli a emissioni zero, anche in Stati membri con livelli di maturità del mercato simili per la mobilità pulita. Tali incentivi sono spesso soggetti a modifiche, che riducono la certezza per i consumatori, le imprese e gli investitori. Finora sono stati tratti insegnamenti importanti in merito all'efficacia di tali regimi, che hanno consentito di ottimizzarne la struttura e di sostenere una produzione europea più sostenibile dal punto di vista ambientale e strategicamente più resiliente. È necessario un approccio più coordinato a livello europeo. La Commissione inizierà senza indugio a collaborare con gli **Stati membri** al fine di scambiare le migliori prassi e gli insegnamenti tratti sui **regimi di incentivi** per i consumatori. Sarà così messo a punto un pacchetto di strumenti con opzioni per regimi di incentivi concepiti per essere economicamente efficienti e sostenibili dal punto di vista fiscale, nonché adattati alla maturità dei mercati in questione, e si valuteranno le possibilità di adozione di regimi di incentivi a livello di UE. Gli esiti di questo dibattito confluiranno in una **raccomandazione della Commissione** in cui saranno anche individuate le fonti di finanziamento dell'UE che aiuteranno gli Stati membri a sostenere tali incentivi.

#### **Azioni faro**

Raccomandazione sulla povertà nel settore dei trasporti (primo trimestre del 2025), comprendente i regimi di leasing sociale.

Comunicazione (primo trimestre del 2025) e iniziativa legislativa sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali (fine 2025).

#### **Altre azioni**

Modifica mirata della direttiva Eurobollo per prorogare il termine per l'esenzione completa dagli oneri stradali dei veicoli pesanti a emissioni zero (secondo trimestre del 2025).

Finalizzazione dei negoziati interistituzionali per la revisione della direttiva sui pesi e sulle dimensioni.

Raccomandazione sugli incentivi fiscali e non fiscali sul lato della domanda (2026).

### **Accelerazione della realizzazione delle infrastrutture di ricarica**

La disponibilità di infrastrutture di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno costituisce una delle condizioni preliminari per la diffusione dei veicoli a emissioni zero. Di conseguenza, gli investimenti infrastrutturali sono essenziali anche per la competitività del settore automobilistico europeo. Tuttavia l'infrastruttura di ricarica non è sviluppata in maniera omogenea nei diversi Stati membri e nelle relative regioni. Questa situazione deve cambiare.

### *Conseguimento di risultati in relazione alla legislazione vigente*

La Commissione **metterà a disposizione degli Stati membri un'assistenza tecnica mirata** attraverso lo strumento di sostegno tecnico per l'attuazione delle azioni previste dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi e dalla direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia.

Lo strumento per le infrastrutture per i combustibili alternativi si è dimostrato efficace ed efficiente come ausilio alla realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di idrogeno. Nell'ambito di tale strumento, 570 milioni di EUR saranno già messi a disposizione per progetti per l'infrastruttura per i combustibili alternativi nel 2025 e nel 2026, con particolare attenzione per i veicoli pesanti.

Nel **piano di investimenti per i trasporti sostenibili**, che sarà adottato nel corso del 2025, la Commissione presenterà ulteriori proposte di azioni volte a rimuovere gli ostacoli all'espansione dei finanziamenti per le infrastrutture di ricarica.

### *Accesso alla rete*

I ritardi nelle connessioni alla rete costituiscono spesso un'importante strozzatura che ostacola la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica, in particolare di parchi di ricarica pubblici di grandi dimensioni e di caricabatterie ad alta potenza per i veicoli pesanti. Sono già diverse le azioni prioritarie sull'accesso alla rete in fase di realizzazione o previste nell'ambito del piano d'azione dell'UE per le infrastrutture di rete (tra cui una maggiore trasparenza sulla capacità di hosting della rete e l'ausilio ai gestori di rete per la previsione della domanda di ricarica) e del pacchetto sulle reti, così come del piano d'azione per l'elettrificazione annunciato per il primo trimestre del 2026.

La Commissione **pubblicherà a breve orientamenti e raccomandazioni indirizzati agli Stati membri sulla riduzione dei tempi di attesa per le connessioni dei punti di ricarica alle reti e sul loro trattamento prioritario**, basandosi sulle migliori prassi degli Stati membri. La Commissione raccomanda inoltre agli Stati membri di **presumere che le stazioni di ricarica, la loro connessione alla rete, la rete stessa e i mezzi di stoccaggio rappresentino un interesse pubblico prevalente nel contesto delle procedure di autorizzazione**. La Commissione valuterà se tale presunzione debba diventare obbligatoria. Gli Stati membri dovrebbero favorire il riconoscimento della precedenza a progetti di cui beneficino la transizione verso l'energia pulita e l'efficienza del sistema energetico, anche relativi ai punti di ricarica.

**Entro l'estate del 2025** la Commissione **pubblicherà i principi guida che permetteranno di individuare le condizioni alle quali dovrebbero essere concessi investimenti anticipati a favore di progetti di rete**. Ciò consentirà di prevedere le esigenze future dell'infrastruttura di ricarica nel contesto della pianificazione della rete.

La direttiva sulle energie rinnovabili autorizza già gli Stati membri a pianificare zone dedicate alle reti collegate a progetti riguardanti le energie rinnovabili, consentendo procedure di autorizzazione e pianificazione più rapide. In questo contesto, **le reti relative ai settori rilevanti per l'iniziativa per corridoi di trasporto europei puliti dovrebbero essere considerate dagli Stati membri come zone di accelerazione simili** a quelle progettate per le infrastrutture connesse ai piani per le energie rinnovabili. La Commissione formulerà ulteriori raccomandazioni al riguardo.

## ***Infrastrutture di ricarica dei veicoli commerciali***

Un'area di intervento critica è l'infrastruttura di ricarica per i veicoli pesanti, presso depositi e lungo i principali corridoi autostradali. Gli investimenti infrastrutturali accelereranno la diffusione dei veicoli pesanti puliti anche presso i clienti del trasporto merci.

La Commissione collaborerà con gli Stati membri nell'ambito di un'**iniziativa per corridoi di trasporto europei puliti**, che accelererà la realizzazione di poli di ricarica per veicoli pesanti lungo i principali corridoi logistici della TEN-T in quanto infrastrutture critiche e riguarderà anche i nodi urbani correlati e i relativi terminali merci multimodali. L'iniziativa sarà realizzata nell'ambito dello strumento di coordinamento per la competitività presentato nella bussola per la competitività<sup>4</sup> e si concentrerà sulla razionalizzazione delle autorizzazioni, mobilitando finanziamenti per ridurre i rischi degli investimenti e collegandosi alle disposizioni per zone specifiche prioritarie della rete nell'ambito della direttiva sulle energie rinnovabili. L'obiettivo è di ottenere primi risultati nel 2025. La Commissione valuterà inoltre come **accelerare il rilascio delle autorizzazioni non relative alla rete** per le stazioni di ricarica dei veicoli pesanti, ad esempio modificando la normativa sui piani urbanistici per favorire esplicitamente i veicoli pesanti che effettuano le ricariche lungo i corridoi TEN-T. È inoltre importante individuare il tipo di sostegno adeguato per i gestori dei depositi e dei punti di ricarica pubblici per l'installazione dello stoccaggio locale di energia elettrica, quali finanziamenti o assistenza tecnica.

## ***Ricarica intelligente e bidirezionale***

Con l'espansione delle energie rinnovabili e una maggiore elettrificazione degli usi finali, le esigenze di flessibilità aumenteranno notevolmente. La ricarica intelligente e bidirezionale può contribuire ad alleviare l'onere che grava sulla rete e a sostenere l'integrazione efficiente dei veicoli elettrici nel sistema elettrico, riducendo i costi per l'energia a carico degli utenti dei veicoli.

**Gli Stati membri dovrebbero pertanto istituire un quadro favorevole alla ricarica intelligente e bidirezionale.** La direttiva sull'assetto del mercato dell'energia elettrica fornisce già agli Stati membri un pacchetto di strumenti per sostenere la ricarica intelligente e bidirezionale. Gli Stati membri dovrebbero fare in modo che i gestori dei sistemi di distribuzione chiedano oneri di rete equi ed evitare la doppia imposizione dell'energia stoccata, anche nelle batterie per veicoli elettrici. Più in generale, attraverso un'adeguata tassazione dell'energia elettrica, gli Stati membri possono porre le basi per una giustificazione economica per la ricarica bidirezionale. **La Commissione agevolerà lo scambio delle migliori prassi tra gli Stati membri e fornirà un nuovo codice di rete per la gestione della domanda (primo trimestre del 2026)**, che assicurerà la piena partecipazione al mercato di diversi servizi di flessibilità, compresa la ricarica bidirezionale.

La Commissione valuterà inoltre le esigenze in termini di predisposizione alla ricarica intelligente e bidirezionale dei veicoli elettrici nel contesto dell'omologazione. Aprirà uno spazio di sperimentazione normativa per i progetti pilota V2G al fine di affrontare le sfide normative, tecniche e di mercato prima della diffusione su larga scala.

---

<sup>4</sup> Lo strumento di coordinamento per la competitività permetterà di coordinare gli investimenti e le politiche in materia di competitività a livello di UE e nazionale ed elaborerà casi pilota per progetti transfrontalieri in settori chiave selezionati aventi un evidente valore aggiunto per la competitività dell'Europa.

### **Azioni faro**

Iniziativa per corridoi di trasporto europei puliti (terzo trimestre 2025).

Messa a disposizione di 570 milioni di EUR nel contesto dello strumento per le infrastrutture per i combustibili alternativi nel 2025 e nel 2026.

Orientamenti e raccomandazione della Commissione sull'abbreviazione delle procedure di connessione alla rete e sulla definizione delle priorità per la connessione alla rete.

Principi guida relativi agli investimenti anticipati nella rete (secondo trimestre del 2025).

### **Altre azioni**

Sostegno agli Stati membri per l'attuazione del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi e della direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia tramite lo strumento di sostegno tecnico.

Sostegno agli Stati membri nella messa in atto di quadri favorevoli alla ricarica intelligente/bidirezionale e agevolazione dello scambio di migliori prassi.

### ***Mobilitazione di finanziamenti privati***

Come annunciato nel patto per l'industria pulita, nell'ambito di **InvestEU** saranno mobilitati circa 50 miliardi di EUR di investimenti aggiuntivi per sostenere una serie di politiche chiave dell'UE, con il gruppo BEI che svolgerà un ruolo di rilievo nel contesto di tale sforzo. In questo ambito potrebbe essere erogato un sostegno ulteriore per le tecnologie pulite e la mobilità pulita, anche a vantaggio dell'industria automobilistica lungo l'intera catena del valore, che contribuisca a rendere conveniente l'ampliamento o il rafforzamento degli investimenti su vasta scala necessari.

### ***Rafforzamento della fiducia dei consumatori***

Nel 2026 la Commissione riesaminerà la **direttiva sull'etichettatura delle autovetture**, a seguito della valutazione che sarà pubblicata nella prima metà del 2025, al fine di aiutare i consumatori a compiere scelte sostenibili e contribuire all'obiettivo di aumentare la diffusione dei veicoli a emissioni zero. Tale risultato può essere conseguito, ad esempio, includendo **informazioni sul tenore di carbonio dei materiali chiave utilizzati nel veicolo**.

È opportuno rilevare che, a seconda del paese, il 75 %-90 % dei consumatori acquista soltanto veicoli usati. Per quanto concerne i veicoli usati a emissioni zero, i consumatori sono preoccupati per lo **stato di salute delle batterie e la loro riparabilità**. Per rafforzare la fiducia dei consumatori nei veicoli elettrici a batteria, la Commissione valuterà la questione più ampia della riparabilità delle batterie e adotterà misure normative volte a garantire l'accesso alle informazioni sullo stato di salute delle batterie contenute nei passaporti delle batterie e l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione delle batterie.

### ***Rafforzamento dell'utilizzabilità delle infrastrutture di ricarica***

È importante che i consumatori possano confrontare in modo trasparente i prezzi e visualizzare informazioni complete sulle infrastrutture disponibili. Attualmente ciò può essere ancora difficile da realizzare e i prezzi per le ricariche possono differire notevolmente da un punto di ricarica all'altro. Il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi prescrive già agli operatori dei punti di ricarica di scambiarsi gratuitamente tutti i dati di rilievo. **Nel contesto del riesame di tale regolamento, nel 2026 la Commissione valuterà le opzioni disponibili per rafforzare**

**ulteriormente la trasparenza dei prezzi presso i punti di ricarica accessibili al pubblico, tenendo conto degli sviluppi del mercato del settore.**

#### **Azioni faro**

Misura normativa finalizzata a garantire l'accesso alle informazioni sullo stato di salute delle batterie contenute nei passaporti delle batterie entro il terzo trimestre del 2026.

Misura normativa finalizzata a garantire l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione delle batterie nel terzo trimestre del 2025.

Riesame del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi allo scopo di valutare le opzioni disponibili per rafforzare ulteriormente la trasparenza dei prezzi presso i punti di ricarica accessibili al pubblico nel 2026.

#### **Ulteriore azione**

Riesame della direttiva sull'etichettatura delle autovetture nel 2026 per migliorare la disponibilità di informazioni per i consumatori.

### **2.3 Competitività e resilienza delle catene di approvvigionamento**

L'industria automobilistica europea rischia di perdere quote di mercato importanti a causa della sua limitata competitività per quanto riguarda la tecnologia e le capacità produttive dei veicoli a emissioni zero e di un notevole divario in termini di costi per quanto concerne i componenti critici, in particolare le batterie. Le batterie, che rappresentano il 30 %-40 % del valore aggiunto di una tipica autovettura elettrica, rivestono un'importanza essenziale per l'occupazione e la creazione di valore in futuro. L'Europa ha bisogno di una catena interna di produzione e approvvigionamento di celle competitiva dal punto di vista dei costi, anche al fine di prepararsi a eventuali shock e crisi di approvvigionamento e di proteggere la sua sovranità economica. Con essa si coprirebbe gran parte della fornitura di celle di batterie e del valore aggiunto europeo lungo la catena di approvvigionamento, comprese le capacità produttive dell'UE di materiali attivi anodici, di materiali attivi catodici e del relativo precursore, nonché di altri componenti delle batterie. Ciò richiede anche investimenti da parte di soggetti europei nelle operazioni di estrazione e raffinazione dei materiali per le batterie, in Europa o all'estero. L'obiettivo per il 2030 è il conseguimento di un valore aggiunto europeo superiore al 50 % lungo la catena del valore.

#### **Produzione di batterie – "Battery Booster"**

Per rendere competitivi in termini di costi nel breve periodo le celle e i componenti di produzione interna, il presente piano d'azione introduce un pacchetto denominato "Battery Booster". I finanziamenti costituiscono una componente importante di tale pacchetto. La Commissione ha già annunciato fino a 3 miliardi di EUR del **Fondo per l'innovazione** per la produzione di batterie per veicoli elettrici. Il primo invito a presentare proposte per un importo di 1 miliardo di EUR è stato pubblicato il 3 dicembre 2024. Il settore beneficia inoltre di un'integrazione di 200 milioni di EUR di InvestEU a titolo del Fondo per l'innovazione. Tale dotazione sosterrà progetti innovativi lungo la catena del valore europea della produzione di batterie al fine di affrontare le sfide di finanziamento, consentendo ulteriori operazioni di *venture debt* del gruppo BEI nel periodo 2025-2027. Nei prossimi due anni la Commissione metterà a disposizione 1,8 miliardi di EUR per sostenere le imprese che producono batterie nell'UE mobilitando risorse del Fondo per l'innovazione. La Commissione esaminerà le possibilità di finanziare l'espansione delle linee di produzione europee in questo contesto.

La Commissione valuterà il **sostegno diretto dell'UE alla produzione per le imprese che producono batterie nell'UE**. Il sostegno dell'UE potrebbe essere combinato con aiuti di Stato. In tale contesto, la Commissione sta lavorando a una nuova disciplina degli aiuti di Stato nell'ambito del patto per l'industria pulita che semplificherà le norme in materia di aiuti di Stato, soprattutto per garantire una capacità produttiva sufficiente di apparecchiature per le tecnologie pulite in Europa, tra cui le batterie e i relativi componenti chiave. La Commissione sta attualmente consultando gli Stati membri e i portatori di interessi in merito al progetto di tale disciplina.

Al fine di aumentare il valore aggiunto europeo, il **sostegno potrebbe essere messo a disposizione di soggetti stranieri nel caso in cui imprese europee concludano con essi partenariati** che garantiscono la condivisione di competenze, know-how, competenze tecniche e tecnologie, nonché un valore aggiunto sufficiente per l'UE.

All'atto dell'istituzione di tali strumenti di finanziamento **saranno presi in considerazione criteri diversi dal prezzo, come i requisiti di resilienza, tanto per i finanziamenti dell'UE quanto per quelli degli Stati membri**.

**I requisiti europei sul contenuto delle celle delle batterie e dei componenti presenti nei veicoli elettrici venduti nell'UE** saranno trattati nella legislazione di prossima promulgazione, tra cui l'atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale e l'atto legislativo sull'economia circolare, in linea con gli impegni giuridici internazionali dell'Unione. Tali requisiti rispecchieranno la curva prevista di aumento graduale della capacità produttiva interna.

La nuova disciplina in materia di aiuti di Stato offrirà agli Stati membri la possibilità di incentivare ulteriormente gli investitori privati riducendo i rischi degli investimenti presenti nei portafogli dei progetti. Gli Stati membri possono inoltre introdurre incentivi fiscali sotto forma di un ammortamento accelerato, anche delle spese immediate, per l'acquisto di apparecchiature per le tecnologie pulite necessarie per la transizione verso un'economia climaticamente neutra.

La Commissione esaminerà ulteriori modalità pratiche per sostenere la produzione europea di batterie durante la fase critica di espansione, anche fornendo, su richiesta, orientamenti sulle possibilità di una più stretta cooperazione tra gli operatori dell'industria delle batterie nel rispetto delle norme dell'UE in materia di concorrenza. La Commissione valuterà in che modo e in quale misura potrebbero rivelarsi vantaggiosi per l'ecosistema europeo delle batterie interventi di normazione finalizzati alla realizzazione di economie di scala, in particolare per quanto concerne la progettazione delle batterie. La Commissione farà inoltre quanto prima chiarezza in merito a un metodo di calcolo semplice dell'impronta di carbonio delle batterie.

### **Materie prime per batterie e raffinazione**

Gli operatori europei del settore automobilistico necessitano di un accesso affidabile e sicuro a materie prime e materiali raffinati a basso costo. Allo stesso tempo, il valore aggiunto di tali attività deve essere localizzato in Europa.

Con il regolamento sulle materie prime critiche, nel marzo 2025 la Commissione presenterà un elenco di progetti strategici riguardanti soprattutto la produzione di materie prime per batterie in tutte le fasi della catena del valore. Tali progetti beneficeranno di procedure di autorizzazione semplificate. Inoltre l'accesso a finanziamenti e gli accordi di acquisto dei prodotti saranno agevolati. Parallelamente, attraverso i suoi 14 partenariati strategici sulle materie prime, che spaziano dal Cile alla Repubblica democratica del Congo, la Commissione sostiene investimenti



congiunti lungo la catena del valore delle materie prime critiche<sup>5</sup>. La Commissione pubblicherà i primi inviti a presentare proposte nel 2025 nell'ambito della piattaforma che aggrega l'offerta e la domanda di alcune materie prime critiche. In questo modo aumenteranno la disponibilità di materie prime critiche e la trasparenza del mercato.

Ma occorre fare di più. Nell'ambito del patto per l'industria pulita, la Commissione ha annunciato l'avvio delle attività, nel 2026, di un centro per le materie prime critiche incaricato di aggregare l'offerta e la domanda. La Commissione europea è inoltre pronta ad agevolare **investimenti congiunti del settore privato nella catena del valore a monte**, consentendo agli operatori del settore automobilistico partecipanti di trarre beneficio da un approvvigionamento dei materiali che presenta rischi notevolmente ridotti e costi minori.

L'applicazione di **procedure di autorizzazione semplificate per le materie prime per le batterie e i progetti di raffinazione dovrebbe essere estesa** al di là dei progetti strategici già individuati. Di conseguenza la Commissione incoraggia gli Stati membri e le autorità regionali ad applicare procedure semplificate a tutti i progetti locali situati lungo la catena di approvvigionamento delle materie prime per le batterie.

La Commissione valuterà in che misura sarebbe utile un sostegno ulteriore alle iniziative nazionali di raffinazione e trasformazione dei materiali per le batterie (ad esempio a valle del carbonato di litio). La Commissione si adopererà per mobilitare le istituzioni finanziarie pubbliche affinché stipulino accordi di garanzia e di riduzione dei rischi e altri contratti a lungo termine lungo la catena di approvvigionamento dei materiali per le batterie.

### **Promozione della circolarità della catena di approvvigionamento del settore automobilistico**

La transizione verso l'economia circolare è fondamentale per ridurre la dipendenza nel settore delle materie prime e aumentare l'autonomia strategica e la resilienza della catena di approvvigionamento del settore automobilistico, compreso l'ecosistema europeo delle batterie. Il regolamento sulle batterie fornisce un quadro a tale fine. Occorre però rafforzare ulteriormente il modello economico per una catena del valore globale del riciclaggio in Europa. Sono necessari investimenti importanti nelle capacità di riciclaggio pre-trattamento e post-trattamento, occorre sviluppare tecnologie di riciclaggio più avanzate e garantire la disponibilità di materie prime per il riciclaggio (ossia rifiuti di batterie e rottami metallici di qualità elevata). A tale fine, la Commissione **valuterà la possibilità di finanziare un sostegno per i veicoli fuori uso e gli impianti di riciclaggio delle batterie**.

**La Commissione esaminerà ulteriori azioni volte a rafforzare la cooperazione industriale nel riciclaggio delle materie prime**, in linea con le norme dell'UE in materia di concorrenza. A questo scopo la Commissione avvierà presto un'indagine conoscitiva per raccogliere i contributi dei partecipanti al mercato.

Con l'intento di proteggere l'ambiente dai rifiuti pericolosi, la Commissione adotta, insieme al presente piano d'azione, una decisione ai sensi della direttiva quadro sui rifiuti che chiarisce che, quando diventa un rifiuto, la massa nera deve essere classificata come rifiuto pericoloso. Ciò porterà a un **migliore controllo delle spedizioni di massa nera e soprattutto al divieto di esportarla in paesi non appartenenti all'OCSE**. L'accesso a quantità maggiori di massa nera

---

<sup>5</sup> Ad esempio, circa 10 miliardi di EUR di investimenti sinergici sono stati garantiti tra l'UE e il Canada lungo la catena di approvvigionamento delle batterie tramite il nostro partenariato strategico UE-Canada.

delle batterie stimolerà inoltre il riciclaggio delle batterie. Saranno prese in considerazione ulteriori misure per agevolare le spedizioni intra-UE e imporre ulteriori restrizioni all'esportazione.

Da ultimo, ma non meno importante, una rapida finalizzazione del **processo di codecisione sul regolamento sui veicoli fuori uso** stimolerà la circolarità nell'industria automobilistica e migliorerà la disponibilità di materiali secondari e di pezzi di ricambio usati a prezzi accessibili.

### **Promozione della produzione europea di componenti**

Come stimolo per la produzione europea di componenti essenziali per i veicoli, gli aiuti pubblici a favore dell'industria automobilistica saranno subordinati a criteri di resilienza e sostenibilità che saranno proposti nell'ambito dell'atto legislativo sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale nel quarto trimestre del 2025. La Commissione valuterà inoltre se tali criteri potranno essere applicati anche agli appalti privati. Questa impostazione è essenziale anche alla luce della domanda crescente di componenti per veicoli proveniente dal settore della difesa, per il quale un approvvigionamento stabile e sicuro di componenti critici è fondamentale. L'aumento della produzione europea di componenti per veicoli dovrebbe inoltre ridurre il rischio di vulnerabilità in tema di sicurezza, assicurando l'integrità dei sistemi critici. Per motivi di sicurezza economica, questo aspetto sarà importante anche per i componenti per i gruppi propulsori elettrici e per altri componenti fondamentali per i veicoli connessi e automatizzati.

#### **Azioni faro**

Pacchetto completo "Battery Booster": sostegno alla produzione di batterie a titolo del Fondo per l'innovazione, con valutazione della possibilità di un sostegno diretto dell'UE alla produzione a favore delle imprese che producono batterie nell'UE, eventualmente combinato con aiuti di Stato, criteri diversi dal prezzo e requisiti europei in materia di contenuti, in linea con gli impegni giuridici internazionali dell'Unione.

Agevolazione degli investimenti congiunti del settore privato nella catena del valore a monte.

#### **Altre azioni**

Rapida finalizzazione della codecisione sul regolamento sui veicoli fuori uso.

Esame del sostegno finanziario per i veicoli fuori uso e gli impianti di riciclaggio delle batterie.

Ulteriore sostegno per potenziare il riciclaggio.

Criteri di resilienza e sostenibilità per i componenti principali dei veicoli.

## **2.4 Competenze e dimensione sociale**

I recenti cambiamenti della produzione e della domanda nel contesto dell'economia mondiale, nonché gli shock economici e i rischi e le incertezze geopolitiche, hanno avuto conseguenze significative sull'occupazione nel settore automobilistico dell'UE. Nei prossimi anni si prevedono ulteriori perdite di posti di lavoro. La carenza di competenze e gli squilibri tra domanda e offerta di competenze nell'industria automobilistica, inoltre, sono fonte di grande preoccupazione, unitamente all'invecchiamento della forza lavoro e alla necessità impellente di formare e attrarre profili nuovi di lavoratori con competenze adeguate. Le parti sociali rivestono una funzione fondamentale nel prevedere e gestire i cambiamenti, e i contratti collettivi possono apportare soluzioni alle conseguenze occupazionali e sociali delle problematiche che il settore automobilistico si trova ad affrontare.

Attualmente vi sono varie iniziative a livello di UE che possono dare risposta a questi problemi, in particolare i finanziamenti del Fondo sociale europeo Plus (FSE+) e del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG). Le iniziative sullo sviluppo delle capacità, come il patto per le competenze e l'Alleanza per le competenze nel settore automobilistico, preparano i lavoratori nel contesto delle profonde transizioni in corso. Ma occorre fare di più.

La Commissione istituirà un **osservatorio europeo per una transizione equa** per sviluppare e raccogliere dati, anche per una proiezione delle tendenze occupazionali lungo tutta la catena del valore del settore automobilistico europeo e a livello settoriale e regionale. Anche grazie ai dati sulla struttura demografica della forza lavoro, sarà così possibile individuare gli aspetti critici futuri previsti per i cambiamenti occupazionali e di orientare interventi lungimiranti per affrontarli.

Per un migliore sostegno ai lavoratori interessati dalle transizioni, nella primavera del 2025 la Commissione proporrà una **modifica mirata del regolamento FEG per rendere tale fondo più rapido e di più ampia portata**. L'ambito di applicazione del FEG sarà esteso al fine di sostenere le imprese nei processi di ristrutturazione, per proteggere i dipendenti dal rischio della disoccupazione. Ciò può portare a una mobilitazione anticipata di fondi disponibili. Parallelamente la Commissione sta preparando, in consultazione con le parti sociali, una tabella di marcia per posti di lavoro di qualità da pubblicarsi verso la fine dell'anno.

Per aiutare gli Stati membri e i partner settoriali a sfruttare ancora meglio le opportunità offerte dal FSE+, la Commissione si impegnerà attivamente con le parti sociali e con gli Stati membri per richiamare l'attenzione sulle opportunità offerte dal FSE+ e per riunire i soggetti interessati. In tale contesto figurerà il sostegno ai lavoratori in cerca di opportunità di lavoro in settori diversi dal settore automobilistico, così come il sostegno alla ricerca di riqualificazione. Il riesame intermedio del FSE+ sarà inoltre utilizzato per incentivare gli Stati membri a riprogrammare più fondi per il settore automobilistico, eventualmente anche attraverso una modifica del regolamento FSE+.

In linea con l'Unione delle competenze, **sarà rafforzato il quadro per le iniziative settoriali in tema di competenze nelle industrie strategiche che consentono il patto per l'industria pulita**. Nel 2026 sarà messo a disposizione un sostegno mirato attraverso sovvenzioni Erasmus+ fino a 90 milioni di EUR per i pertinenti partenariati su vasta scala per le competenze, tra cui quello del settore automobilistico nell'ambito del patto per le competenze.

#### **Azioni faro**

Osservatorio europeo per una transizione equa.

Modifiche giuridiche dei regolamenti FEG e FSE+.

### **2.5 Potenziamento del nostro accesso ai mercati, garantendo parità di condizioni e la nostra sicurezza economica**

L'industria automobilistica è un *business* mondiale. Le esportazioni, le importazioni e gli investimenti rivestono un'importanza fondamentale per la competitività dell'industria dell'UE. L'accesso a mercati esteri, la parità di condizioni rispetto ai concorrenti stranieri e un contesto imprenditoriale e normativo idoneo allo scopo sono fondamentali per il successo dell'industria. Per questo l'UE attuerà diverse azioni prioritarie specifiche per il settore automobilistico.

## **Diversificazione dell'approvvigionamento, garanzia di accesso ai mercati di paesi terzi e aumento della sicurezza economica**

La Commissione è determinata a portare avanti gli accordi di libero scambio e i partenariati internazionali reciprocamente vantaggiosi al fine di migliorare l'accesso ai mercati e le opportunità di approvvigionamento, soprattutto per i materiali critici per l'industria automobilistica europea. La Commissione valuterà l'efficacia delle discipline per le autovetture negli accordi commerciali e, se necessario, avvierà un dialogo con i partner commerciali per perseguire ulteriormente una convergenza normativa sulla base di norme internazionali. La Commissione si avvarrà di tutte le possibilità, insieme ai portatori di interessi, per sostenere maggiormente il settore attraverso altre forme di impegno, quali accordi di riconoscimento reciproco, partenariati strategici per le materie prime critiche o partenariati per il commercio e gli investimenti puliti. Come raccomandato nella relazione Draghi, la Commissione continuerà a promuovere l'armonizzazione dei regolamenti tecnici sui veicoli a livello mondiale (UNECE) e nell'ambito di accordi commerciali bilaterali.

### **Pacchetto relativo alla parità di condizioni**

La Commissione farà in modo di migliorare sempre di più il livello di parità di condizioni attraverso un pacchetto di strumenti rafforzato, costituito dagli elementi seguenti.

#### ***Norme di origine***

Le norme di origine preferenziali determinano le condizioni alle quali i prodotti possono beneficiare di un'aliquota del dazio pari a zero o ridotta nell'ambito di accordi commerciali e regimi preferenziali autonomi. Con queste norme si vuole trovare un equilibrio tra gli obiettivi di esportazione e quelli di importazione, da analizzare anche in termini di cumulo a livello di catena di approvvigionamento. La Commissione interagirà con l'industria e gli Stati membri in merito all'**approccio applicato alle norme di origine preferenziali**, per fare in modo che contribuiscano alla competitività a lungo termine del settore automobilistico dell'UE e la sostengano.

La Commissione valuterà l'opportunità di fissare **norme di origine specifiche nelle misure di difesa commerciale** per l'ecosistema dei veicoli elettrici per evitare che soggetti coinvolti in pratiche sleali stabiliscano basi in paesi terzi e, in particolare, in paesi che beneficino di un accesso preferenziale al mercato dell'UE.

#### ***Strumenti di difesa commerciale***

La Commissione ha istituito dazi compensativi sulle importazioni di veicoli elettrici cinesi per contrastare le pratiche commerciali sleali, e rimane pronta ad avviare un'inchiesta antielusione qualora riceva elementi di prova sufficienti in merito all'esistenza di pratiche di elusione che compromettono l'efficacia di tale misura. La Commissione rimane inoltre aperta a proseguire il dialogo con i singoli produttori in relazione agli impegni sui prezzi per le misure compensative sui veicoli elettrici a batteria provenienti dalla Cina, conformemente al regolamento antisovvenzioni di base.

La Commissione è altresì impegnata ad avvalersi degli **strumenti di difesa commerciale** e del **regolamento sulle sovvenzioni estere** per indagare ulteriormente in merito a pratiche sleali ancora più a monte nella catena di approvvigionamento, anche nel segmento delle batterie e dei componenti, se necessario.

## ***Rafforzamento del contributo degli investimenti esteri alla competitività europea***

La Commissione si adopererà per fare sì che gli investimenti esteri nel settore automobilistico contribuiscano maggiormente alla competitività a lungo termine dell'industria dell'UE, al suo vantaggio tecnologico e alla sua resilienza economica, nonché alla creazione di posti di lavoro di qualità nell'UE. Di conseguenza, in collaborazione con gli Stati membri e l'industria del settore **la Commissione proporrà le condizioni per gli investimenti esteri nel settore automobilistico al fine di aumentarne ulteriormente il valore aggiunto per l'UE**. Tra le condizioni potrebbero figurare, ad esempio, requisiti per le imprese comuni, requisiti per l'alta dirigenza, accordi di facilitazione che sostengano le esigenze dell'industria dell'UE (quali accordi di acquisto o per servizi di licenza e accordi di royalty stipulati con partner stranieri), la concessione di licenze per tecnologie o per la proprietà intellettuale, impegni a fornire fattori produttivi critici. Uno dei settori prioritari a tale fine sarà la catena di approvvigionamento delle batterie.

Mentre proseguono le attività sugli investimenti esteri, Commissione e Stati membri faranno in modo che gli investimenti esteri diretti siano utilizzati per creare valore aggiunto in Europa, in particolare quando sono coinvolti finanziamenti pubblici, e prescriveranno condizioni chiare che contribuiranno a colmare i divari in termini di know-how e competenze nell'ambito della produzione, anche attraverso meccanismi efficaci per il trasferimento della proprietà intellettuale e delle competenze, nonché attraverso l'assunzione di personale situato nell'UE e catene di approvvigionamento locali.

### **Pacchetto di semplificazione**

Il quadro normativo attuale apporta prevedibilità e contribuisce al conseguimento dei nostri obiettivi condivisi di politica pubblica. Non dovrebbe tuttavia comportare oneri e costi eccessivi per l'industria, in particolare per le PMI, nella catena di approvvigionamento e nel mercato post-vendita. Nel contesto dell'agenda di semplificazione normativa, la Commissione, in consultazione con i portatori di interessi, prenderà provvedimenti in merito a un **pacchetto di semplificazione normativa per l'industria automobilistica**, migliorando la coerenza e l'uniformità tra le diverse prescrizioni normative. Inoltre la Commissione si impegna a concedere all'industria, quando redige proposte legislative nuove, un lasso di tempo sufficiente affinché l'industria possa tenere conto di tali nuove prescrizioni normative per i veicoli a motore nel processo di sviluppo del prodotto. Nel 2026 sarà effettuata una valutazione del regolamento relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore (ossia della legislazione in materia di omologazione) incentrata in particolare sul potenziale di semplificazione.

L'applicazione del quadro normativo per i veicoli a motore è importante al fine di garantire parità di condizioni ed evitare in tutti i settori l'elusione delle norme dell'UE applicabili. Si tratta di una responsabilità che spetta innanzitutto alle autorità nazionali di omologazione, ma la Commissione collaborerà con gli Stati membri per risolvere eventuali lacune del quadro normativo, ad esempio nell'ambito dei singoli regimi di omologazione dei veicoli.

#### **Azioni faro**

Analisi delle condizioni per gli investimenti esteri nel settore automobilistico, anche quando sono coinvolti finanziamenti pubblici.

Semplificazione normativa.

#### **Altre azioni**

Prosecuzione dei negoziati per accordi di libero scambio e partenariati internazionali reciprocamente vantaggiosi al fine di migliorare l'accesso ai mercati e le opportunità di approvvigionamento per l'industria automobilistica dell'UE.

Sviluppo ulteriore della cooperazione attraverso partenariati per il commercio e gli investimenti puliti e partenariati strategici per un migliore accesso ai minerali delle batterie.

Dialogo con l'industria e gli Stati membri sull'approccio applicato alle norme di origine preferenziali nel contesto degli accordi di libero scambio.

Valutazione dell'opportunità di definire norme di origine specifiche nell'ambito di misure di difesa commerciale per l'ecosistema dei veicoli elettrici.

Monitoraggio dell'applicazione della misura antisovvenzioni nei confronti delle importazioni di veicoli elettrici cinesi e, ove giustificato, avvio di un'inchiesta antielusione.

Ricorso agli strumenti di difesa commerciale e al regolamento sulle sovvenzioni estere per contrastare pratiche sleali nel segmento delle batterie e nei segmenti dei componenti, ove necessario.

### **3. Conclusioni e prossime tappe**

La Commissione informerà il Parlamento europeo e il Consiglio in merito al piano d'azione e alle azioni proposte e li inviterà a consentire una rapida attuazione delle modifiche mirate proposte.

Il presente piano d'azione si basa sui preziosi contributi di imprese del settore automobilistico, associazioni di categoria, rappresentanti della società civile e ricercatori, raccolti nell'ambito di dialoghi e tavole rotonde e di una consultazione pubblica aperta<sup>6</sup>. Un attento monitoraggio e una rapida attuazione delle misure proposte rivestono ora la massima importanza. La Commissione continuerà a collaborare con i portatori di interessi organizzando dialoghi periodici, al fine di procedere a uno scambio di opinioni sull'attuazione delle misure a breve e medio termine delineate nel piano e di raccogliere pareri e informazioni sugli sviluppi recenti del mercato.

---

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry/public-consultation_it).