

## **Industrial Action Plan for the European automotive sector** **[COM\(2025\) 95 final](#)**

La **Commissione Europea**, nella giornata odierna del 5 marzo 2025, **ha presentato il Piano d'azione per l'industria dell'automotive** che vede importanti interventi e finanziamenti per guidare la transizione e recuperare il ritardo del settore rispetto alla Cina e altri Paesi concorrenti.

Tramite tale documento, l'esecutivo europeo comunica al Parlamento Europeo e al Consiglio il Piano d'Azione e le azioni in esso contenute, invitando i legislatori europei a procedere ad una rapida attuazione delle modifiche proposte.

In particolare l'intero Piano poggia su **5 pilastri principali**, che sono esposti di seguito.

### **1) Innovazione e digitalizzazione**

L'industria automobilistica europea deve urgentemente riconquistare una posizione di leadership nella transizione verso **veicoli autonomi** e connessi **basati su software e intelligenza artificiale**. Di seguito i principali aspetti del primo pilastro:

- la guida autonoma rappresenterà una quota significativa del valore aggiunto futuro. Si prevede che, entro il 2035, la guida autonoma genererà un valore aggiunto globale fino a **400 miliardi di euro** per il settore automobilistico.
- la Commissione lavorerà con gli Stati membri per **istituire almeno tre grandi banchi di prova transfrontalieri su larga scala** entro il 2026, con sandbox normative e **Corridoi Europei per la Guida Autonoma**.
- si rivela necessaria l'armonizzazione del quadro normativo. La Commissione svilupperà prioritariamente il **quadro normativo per i veicoli autonomi**, iniziando nel **2025 con l'omologazione illimitata di veicoli dotati di sistemi di parcheggio automatizzato** e, nel **2026**, con l'integrazione di nuovi casi d'uso come il trasporto merci da hub a hub, garantendo standard di sicurezza adeguati. La Commissione proporrà procedure armonizzate per tutti i test su strade pubbliche nell'UE entro **inizio 2026**.
- la Commissione lancerà nel 2025 l'**Alleanza Europea per i Veicoli Connessi e Autonomi**. L'alleanza riunirà attori chiave del settore, comprese le PMI, per sviluppare una piattaforma comune per software e hardware standardizzati. Nello specifico l'Alleanza procederà con le seguenti attività: i) **Piattaforma software per veicoli definiti dal software**, basata su software open-source e standard condivisi; ii) **Architettura di calcolo avanzata** per la guida autonoma, con

processori AI di ultima generazione; iii) **Soluzioni AI innovative** per guida autonoma, gestione intelligente della batteria e manutenzione predittiva; iv) **Struttura di test su larga scala (2026-2027)** per veicoli definiti dal software.

- **sviluppo delle batterie di nuova generazione.** L'UE manterrà il suo focus sull'innovazione nelle batterie attraverso il programma **Horizon Europe - BATT4EU**, con un budget dedicato di **350 milioni di euro** per il 2025-2027.

## 2) Mobilità pulita

Per raggiungere la neutralità climatica, il piano **sostiene la diffusione dei veicoli a zero emissioni attraverso incentivi mirati, il rinnovo delle flotte aziendali e il rafforzamento delle infrastrutture di ricarica**, con particolare attenzione alla ricarica intelligente e all'accessibilità per tutti i cittadini, garantendo al contempo trasparenza e fiducia ai consumatori. Di seguito i principali aspetti del secondo pilastro:

- si punta a **ridurre in modo significativo le emissioni derivanti dal trasporto su strada**, elemento essenziale per il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050, favorendo una transizione graduale e sostenibile verso veicoli a zero emissioni;
- per sostenere l'industria in questa fase di passaggio, **si prevede una revisione mirata degli standard di CO<sub>2</sub> per auto e furgoni, introducendo una maggiore flessibilità nel periodo 2025-2027**, così da permettere ai produttori di bilanciare eventuali difficoltà iniziali con i risultati degli anni successivi;
- **la domanda di veicoli elettrici verrà incentivata** attraverso misure concrete, come l'introduzione di schemi di **leasing sociale** destinati alle fasce di popolazione con minori possibilità economiche, facilitando così l'accesso alla mobilità sostenibile anche per i più vulnerabili;
- un'attenzione particolare sarà rivolta alle **flotte aziendali**, che rappresentano una parte rilevante del mercato, con una **proposta legislativa per accelerare la transizione verso veicoli a zero emissioni**, assicurando al contempo che le piccole imprese non siano eccessivamente gravate da nuovi obblighi;
- si favorirà la **diffusione di autobus e camion elettrici**, intervenendo anche sul retrofitting dei veicoli tradizionali, con il duplice obiettivo di ridurre le emissioni e sostenere le imprese che operano nel settore della mobilità pubblica e del trasporto merci;
- per rafforzare ulteriormente la diffusione dei veicoli a zero emissioni, verrà promosso un **maggiore coordinamento tra gli Stati membri sugli incentivi all'acquisto**, così da evitare frammentazioni del mercato e assicurare ai cittadini

europei condizioni più omogenee e favorevoli;

- un ruolo centrale sarà riservato allo **sviluppo delle infrastrutture di ricarica e rifornimento**, con investimenti mirati e assistenza tecnica agli Stati membri, puntando sia sulle **aree urbane che sui principali corridoi di trasporto per garantire una copertura capillare e affidabile**, in particolare per i mezzi pesanti;
- Parallelamente, si lavorerà per **semplificare le procedure di connessione alla rete elettrica delle stazioni di ricarica**, riducendo i tempi di attesa e favorendo investimenti anticipati nelle reti, così da sostenere efficacemente la crescita della mobilità elettrica;
- la Commissione intende anche promuovere soluzioni innovative, come la **ricarica intelligente e bidirezionale**, che permetteranno ai veicoli elettrici di integrarsi meglio nel sistema energetico, contribuendo alla stabilità della rete e riducendo i costi per gli utenti;
- per rafforzare la fiducia dei consumatori, **verranno introdotte misure volte a garantire maggiore trasparenza e sicurezza**, in particolare nel mercato dell'usato elettrico, attraverso l'accesso alle informazioni sullo stato di salute delle batterie, il diritto alla riparazione e l'aggiornamento delle etichette ambientali.

### 3) Competitività e resilienza della filiera

Si punta a rafforzare la produzione europea di componenti strategici, in particolare le batterie, riducendo la dipendenza da fornitori esterni. Vengono promossi investimenti nella filiera locale, accordi strategici per le materie prime e il riciclo dei materiali, sostenendo la transizione verso un'economia circolare che renda il settore più autonomo e competitivo.

In particolare, l'Europa deve sviluppare **una produzione domestica di celle per batterie e una catena di approvvigionamento competitiva a livello di costi**, per proteggere la sua **sovranità economica** e prepararsi a potenziali crisi e shock nell'approvvigionamento. In particolare il Piano introduce:

- il pacchetto **Battery Booster**, allocando nei prossimi due anni **1,8 miliardi di euro** per supportare le aziende che producono batterie nell'UE e circa 200 milioni da *InvestEU* per sostenere progetti innovativi nella catena di produzione europea delle batterie. Questi fondi si sommano ai 3 miliardi già stanziati dal *Fondo per l'Innovazione* per la produzione di batterie per veicoli elettrici (il primo bando da 1 miliardo di euro è stato lanciato il 3 dicembre 2024);
- le **procedure di autorizzazione rapide per i progetti strategici sulle materie prime per batterie**. L'industria automobilistica europea ha bisogno di un accesso sicuro e a basso costo ai materiali grezzi e raffinati per le batterie, garantendo al contempo un maggiore valore aggiunto in Europa. Attraverso il **Critical Raw Materials Act (CRMA)**, la Commissione presenterà nel marzo 2025 un elenco di

**Progetti Strategici** per la produzione di materie prime per batterie lungo tutta la catena del valore. Inoltre, la Commissione ha annunciato per il **2026** il lancio di un **Centro per le Materie Prime Critiche**, per aggregare domanda e offerta e ridurre il rischio di interruzioni nella fornitura;

- **i requisiti per le batterie dei veicoli elettrici e Finalizzazione del Regolamento sui veicoli a fine vita.** Il *Regolamento sulle Batterie* fornisce un quadro normativo, ma è necessario rafforzare il business del riciclo delle batterie in Europa. **La Commissione lavorerà su: i) Finanziamenti per impianti di riciclo di batterie e veicoli a fine vita; ii) tecnologie di riciclo avanzate; iii) maggiori restrizioni all'esportazione di rifiuti critici, per garantire che i materiali riciclati restino in Europa;**
- la Commissione adotterà una decisione in base alla Direttiva sui Rifiuti per **classificare la massa nera** come rifiuto pericoloso, limitandone l'esportazione verso paesi non OCSE.

#### **4) Competenze e dimensione sociale**

La trasformazione del settore avrà un forte impatto sull'occupazione, per questo il piano prevede strumenti di monitoraggio e intervento per sostenere i lavoratori, facilitare la riqualificazione professionale e attrarre nuove competenze, con un ruolo centrale affidato ai partenariati tra istituzioni, imprese e organizzazioni sociali. Di seguito i principali aspetti del quarto pilastro:

- per monitorare in modo costante gli effetti occupazionali della transizione, verrà istituito un **Osservatorio Europeo per la Transizione Equa**, che avrà il compito di raccogliere dati, analizzare le tendenze del mercato del lavoro e individuare in anticipo le aree e i settori maggiormente esposti al rischio di perdita di posti di lavoro;
- la Commissione intende rafforzare gli strumenti di supporto ai lavoratori, a partire dal **Fondo Europeo di Adeguamento alla Globalizzazione (EGF)**, che verrà reso più rapido ed efficace attraverso modifiche mirate, ampliando la sua capacità di intervenire nelle crisi occupazionali legate alla trasformazione industriale;
- sarà potenziato il ruolo del **Fondo Sociale Europeo Plus (ESF+)**, incentivando gli Stati membri a destinare maggiori risorse per sostenere la formazione, la riqualificazione e il reinserimento lavorativo dei dipendenti colpiti dai cambiamenti del settore automobilistico;
- un'attenzione particolare sarà dedicata alle collaborazioni tra istituzioni, imprese e organizzazioni sociali, per favorire una gestione condivisa della transizione e valorizzare il contributo dei **partenariati sociali**, fondamentali nell'individuare soluzioni concrete a livello locale e settoriale;

- verranno rafforzate le iniziative già attive come il **Patto per le Competenze** e l'**Automotive Skills Alliance**, con l'obiettivo di preparare i lavoratori alle nuove esigenze della mobilità elettrica e digitale e favorire l'ingresso di nuove figure professionali nel settore;
- infine, sarà incoraggiata anche la mobilità lavorativa e il ricollocamento verso altri settori, sostenendo i lavoratori che desiderano riqualificarsi e cogliere opportunità occupazionali in comparti diversi, ma comunque strategici per l'economia verde e digitale europea.

## 5) Accesso ai mercati, parità di condizioni e sicurezza economica

Per garantire un'industria automobilistica europea competitiva, il piano mira a difendere il mercato da pratiche sleali, tutelare gli investimenti strategici e semplificare le normative, rafforzando la cooperazione internazionale e assicurando approvvigionamenti sicuri di materie prime e tecnologie fondamentali per il futuro del settore. Di seguito i principali aspetti del quarto pilastro:

- la competitività dell'industria automobilistica europea dipende fortemente dalla possibilità di operare in un **mercato globale equo e stabile**, motivo per cui il piano prevede un impegno deciso per garantire **condizioni di concorrenza leale** e tutelare il settore da pratiche sleali o distorsive provenienti da Paesi terzi;
- sarà fondamentale **diversificare le fonti di approvvigionamento** e rafforzare i rapporti con **Paesi partner strategici**, in modo da garantire un **accesso sicuro e sostenibile alle materie prime critiche**, indispensabili per la produzione di batterie e componenti ad alto valore aggiunto;
- per tutelare il settore da pratiche di concorrenza sleale, come le **sovvenzioni pubbliche distorsive** o il **dumping**, la Commissione continuerà ad applicare **strumenti di difesa commerciale**, con la possibilità di estendere controlli specifici anche lungo tutta la catena del valore dei veicoli elettrici, inclusi componenti e batterie;
- particolare attenzione sarà riservata agli **investimenti esteri nel settore automobilistico europeo**: l'obiettivo è garantire che questi portino un **reale valore aggiunto all'industria europea**, favorendo trasferimenti di competenze, creazione di occupazione qualificata e sviluppo di tecnologie avanzate, attraverso **condizioni chiare e vincolanti** in fase di autorizzazione;
- in parallelo, verrà avviato un processo di **semplificazione normativa** per ridurre gli oneri amministrativi che gravano in particolare sulle **piccole e medie imprese** della filiera, garantendo **coerenza tra le diverse regolamentazioni** e tempi adeguati per adeguarsi alle nuove norme;
- infine, si rafforzeranno le azioni a livello internazionale per **armonizzare le regolazioni tecniche dei veicoli**, favorendo una **convergenza normativa** che

possa semplificare gli scambi commerciali e agevolare l'export dei prodotti europei, mantenendo al contempo elevati **standard di qualità e sicurezza**.

### **Dotazione finanziaria del Piano**

Come enunciato nel corso della conferenza stampa il Commissario europeo ai Trasporti, Apostolos Tzitzikostas ha dato conto della dotazione a supporto delle politiche del Piano:

- **50 miliardi** di euro nell'ambito di InvestEU per le tecnologie pulite e la mobilità sostenibile;
- **1,8 miliardi** di euro dal Fondo per l'Innovazione per la produzione di batterie;
- **1 miliardo** di euro da Horizon Europe per veicoli connessi/autonomi e batterie;
- **570 milioni** di euro nell'ambito della struttura per le infrastrutture di carburanti alternativi per punti di ricarica con un focus sui camion, finanziamenti per lo sviluppo delle competenze, inclusi 90 milioni di euro per la formazione della forza lavoro, ma anche finanziamenti aggiuntivi per le piccole e medie imprese (PMI).