

Associazione Consumatori ACP APS

Audizione presso la X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo) della Camera dei Deputati

Oggetto:

Parere sull'esame, in sede di atti dell'Unione europea, delle seguenti Comunicazioni della Commissione europea:

- COM(2025) 95 final: *Piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo*
- COM(2025) 96 final: *Decarbonizzazione delle flotte aziendali*

Data:

Martedì 13 maggio 2025

Sede:

Camera dei deputati – X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo)

Modalità:

Audizione informale (in presenza e/o videoconferenza)

Soggetto auditò:

Associazione Consumatori ACP APS

Rappresentante:

Gavino Sanna – Presidente nazionale

Associazione Consumatori ACP APS

Associazione Consumatori ACP ringrazia la X Commissione per l'invito a partecipare all'audizione odierna. Riteniamo fondamentale che in un passaggio così delicato per il futuro industriale ed economico dell'Europa venga ascoltato anche il punto di vista delle organizzazioni dei consumatori.

Associazione Consumatori ACP esprime un giudizio fortemente critico sul piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo (COM(2025) 95 final), e sulla correlata Comunicazione sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali (COM(2025) 96 final).

I documenti proposti dalla Commissione appaiono come iniziative ideologiche, lontane dalla realtà sociale ed economica dei cittadini europei, con effetti distorsivi sul piano industriale, ambientale e dei diritti dei consumatori.

1. Una transizione ideologica, non sostenibile

La Commissione imposta il documento come se il passaggio all'auto elettrica fosse una traiettoria obbligata, rapida e indolore.

Tuttavia:

- le vendite di auto elettriche a batteria nell'UE sono in calo (-5,6% tra 2023 e 2024, come riportato nello stesso COM(2025) 95, pag. 7);
- la rete infrastrutturale per la ricarica è gravemente disomogenea, come riconosciuto dalla Commissione stessa (pag. 10);
- i veicoli elettrici restano molto più costosi di quelli endotermici, nonostante gli incentivi, e inaccessibili per gran parte della popolazione.

In questo contesto, l'insistenza dell'UE sull'obiettivo "zero emissioni" rischia di produrre un fallimento di mercato e un grave impatto sociale.

2. Una minaccia per la filiera industriale europea

Il piano non tiene conto dell'impatto occupazionale profondo della transizione elettrica. Intere filiere produttive, legate ai motori endotermici, alla componentistica meccanica e ai servizi di manutenzione tradizionale, rischiano un ridimensionamento drastico.

A fronte dei fondi promessi, manca una valutazione d'impatto aggiornata e indipendente sugli effetti della transizione, soprattutto per le piccole e medie imprese.

La Commissione dovrebbe promuovere analisi trasparenti e coinvolgere tutte le componenti della filiera, incluse le realtà escluse dai grandi consorzi tecnologici.

3. Consumatori penalizzati: meno scelta, più vincoli

Il piano promuove strumenti come il leasing sociale e la raccolta di dati di bordo, sostenendo che siano soluzioni a vantaggio dell'utente.

In realtà:

- si punta a ridurre la proprietà del veicolo privato, promuovendo modelli di consumo vincolati;
- si incentivano veicoli digitali con accesso remoto e automatismi, aprendo scenari di controllo e obsolescenza software;
- si limitano progressivamente le possibilità di utilizzo dei veicoli a combustione, anche nei mercati dell'usato, con pesanti conseguenze per i consumatori a reddito medio-basso.

Associazione Consumatori ACP APS

4. La contraddizione: l'obsolescenza programmata legalizzata

L'Unione Europea ha approvato due direttive fondamentali che mirano a contrastare le pratiche di obsolescenza programmata e a prolungare la vita utile dei beni:

- la Direttiva (UE) 2024/825, in materia di pratiche di obsolescenza programmata;
- la Direttiva (UE) 2024/1799, che riconosce il diritto alla riparazione, imponendo nuovi obblighi post-vendita a tutela dei consumatori.

Tuttavia, proprio nel settore automotive, da decenni l'UE legifera in direzione opposta, rendendo obsoleti per legge veicoli perfettamente funzionanti e affidabili.

Norme come:

- gli standard Euro progressivi per emissioni (ultimo: Euro 7 in discussione),
- lo stop ai motori termici al 2035,
- e i divieti di circolazione in aree urbane imposti o promossi a livello europeo

hanno prodotto di fatto una forma legalizzata di obsolescenza programmata, spingendo famiglie e imprese a sostituire veicoli funzionanti ogni 7–10 anni, con enormi costi sociali e ambientali.

5. Una visione distorta e controproducente della transizione

Il piano presuppone che l'Europa possa guidare il cambiamento globale imponendo standard più avanzati.

Ma:

- gli Stati Uniti adottano approcci più graduali, basati su incentivi, non su divieti;
- la Cina domina la produzione di batterie e tecnologie green, beneficiando di costi inferiori e politiche protezionistiche;
- i paesi emergenti non sono nemmeno toccati da questa transizione.

In questo scenario, l'UE si isola volontariamente in una strategia ad alto costo e basso impatto globale, rischiando di perdere terreno industriale, consensi sociali e fiducia dei cittadini.

6. Lo smaltimento delle batterie: un problema occultato

La transizione all'elettrico viene presentata come soluzione a "zero emissioni", ma omette del tutto il problema della produzione e smaltimento batterie.

La prima richiede l'estrazione intensiva di materie prime critiche (come litio, cobalto e nichel), spesso in paesi con gravi impatti ambientali e sociali.

A fine ciclo, non esiste oggi una filiera europea solida per il riciclo e il riutilizzo su larga scala, con il rischio concreto di generare una nuova emergenza ambientale spostata nel tempo e nello spazio.

Associazione Consumatori ACP APS

Conclusione

Associazione Consumatori ACP chiede che:

- siano sospese tutte le accelerazioni normative unilaterali, a partire dai provvedimenti COM(2025) 95 e COM(2025) 96, che impongono una traiettoria industriale e tecnologica unica senza adeguata valutazione degli impatti sociali e industriali;
- venga reintrodotto il principio di neutralità tecnologica, cioè la possibilità di raggiungere gli obiettivi ambientali senza imporre per legge una sola tecnologia (come l'elettrico a batteria).

La transizione ecologica deve essere un processo graduale e realistico, non una rincorsa ideologica che rischia di emarginare milioni di cittadini e distruggere una delle industrie più solide d'Europa.