

Camera dei Deputati

Legislatura 19
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA ORALE : 3/02149
presentata da **SQUERI LUCA** il **06/08/2025** nella seduta numero **524**

Stato iter : **IN CORSO**

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY, data delega **06/08/2025**

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta orale 3-02149

presentato da

SQUERI Luca

testo di

Mercoledì 6 agosto 2025, seduta n. 524

SQUERI. — **Al Ministro delle imprese e del made in Italy.** — Per sapere – premesso che:

la prima metà del 2025 è stato il periodo più critico dell'ultimo decennio per l'industria automobilistica europea, fatto salvo il periodo pandemico;

le immatricolazioni nell'UE hanno subito una contrazione dell'1,9 per cento nei primi sei mesi del 2025 e il mercato resta il 20 per cento al di sotto i livelli pre-pandemia (2019). Le previsioni al 2030 formulate dalle associazioni dei costruttori non segnalano un cambio di passo;

in Europa, complice la debolezza del mercato, l'avanzata delle auto cinesi si fa sempre più pressante e per la prima volta insidia direttamente anche alcuni dei principali attori del settore, come Ford e Mercedes. I marchi cinesi hanno conquistato il 5,4 per cento del mercato europeo, con un +85 per cento dei volumi, grazie a veicoli elettrici più economici e competitivi;

la nuova regolamentazione UE sulle emissioni con limiti stringenti e rischi di multe miliardarie entro il 2027, finisce per destabilizzare produzioni e margini;

a causa dei dazi americani, Stellantis ha stimato in 1,5 miliardi di euro le penalizzazioni da mettere in conto nel 2025, ma il comparto che esprime le maggiori preoccupazioni è quello della componentistica italiana, per l'impatto che i dazi avranno sull'automotive tedesco, primo mercato di destinazione del nostro export di settore, per un valore di oltre 5 miliardi di euro;

correttamente è stato osservato che se si uccide l'auto europea, muore anche l'innovazione essendo il settore, sia per quel che riguarda la produzione di veicoli, sia dal lato della componentistica, è il primo motore privato di investimenti in ricerca e sviluppo;

una politica industriale intelligente deve basarsi sulla neutralità tecnologica, non con l'imposizione dell'elettrico come unica soluzione. Occorre sostenere opzioni tecnologicamente mature e sostenibili come l'ibrido o i biocarburanti;

la sostenibilità non può essere un privilegio per pochi. In un quadro di prezzi crescenti in cui si assiste alla pressoché totale scomparsa delle utilitarie, la crescita costante dell'età media del parco auto europeo, dà il segno del fallimento delle politiche sin qui adottate –:

se non ritenga opportuno farsi promotore, sia in ambito nazionale che in sede europea, di piani volti a favorire il ricambio del parco auto tramite incentivi all'acquisto di vetture di produzione europea a basse emissioni anche non elettriche e non necessariamente nuove.

(3-02149)