“INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT“
COM (2026) 100

presentato dalla Commissione Europea il 4 marzo 2026

POSIZIONE E PROPOSTE DELLA FILIERA ITALIANA

26 maggio 2026

Per informazioni ed approfondimenti:

Direzione Generale
Gianmarco Giorda - anfia@anfia.it
Direzione Relazioni Istituzionali
Fabrizia Vigo - f.vigo@anfia.it
Francesca Subbioni – f.subbioni@anfia.it
Emanuela Pregonolato – e.pregnolato@anfia.it

Premesse

Il rafforzamento della competitività dell'industria automotive europea richiede interventi di politica industriale più incisivi e strutturali rispetto a quelli attualmente previsti e volti a supportare le imprese a ridurre il divario competitivo dell'industria europea rispetto ai principali competitor internazionali.

Purtroppo, si rileva che la proposta di regolamento non verte sull'adozione di strumenti di politica industriale paragonabili a quanto messo in campo negli Stati Uniti e in Cina, perché non interviene su quelli che sono i principali gap di competitività che le imprese europee soffrono rispetto ai loro competitor come, ad esempio, il differenziale di costo dell'energia, del lavoro, degli oneri burocratici. Elementi che incidono sul crescente rischio di delocalizzazione delle catene di fornitura e delle capacità produttive strategiche al di fuori dell'Unione Europea.

Ciononostante, **ANFIA accoglie favorevolmente alcuni degli obiettivi generali della proposta normativa, riconoscendo nell'Industrial Accelerator Act un potenziale strumento di promozione del "made in Europe".** In tale prospettiva, il regolamento può rappresentare un primo passo verso una valorizzazione della base produttiva automotive europea e della sua capacità di competere in un contesto globale in velocissima evoluzione e caratterizzato da crescenti squilibri competitivi.

Proposte emendative

Inclusione di tutte le categorie di veicoli a zero emissioni

Il regolamento si applica solo ai veicoli elettrici, ibridi Plug In e ad Idrogeno.

Si ritiene opportuna l'adozione del principio di neutralità tecnologica e di ampliare le tecnologie includendo anche i veicoli alimentati esclusivamente a carburanti rinnovabili (cd.VEEF), mantenendo coerenza con il quadro normativo europeo di settore e per valorizzare tutte le soluzioni industriali europee funzionali alla decarbonizzazione della mobilità.

Perimetro geografico

Il testo della proposta prevede che il requisito di origine locale per i componenti automotive possa essere soddisfatto qualora questi siano prodotti in Unione Europea o in Paesi con cui sono in vigore FTA o accordi di Unione doganale.

Si ritiene che un'estensione eccessivamente ampia dell'ambito geografico rischi di compromettere gli obiettivi e l'efficacia di valorizzazione delle produzioni europee. In particolare, l'applicazione di criteri geografici differenti a seconda del beneficio considerato rischia di creare incoerenze nel quadro normativo.

Si propone per veicoli e componenti:
- Applicazione esclusiva ai **Paesi UE27 + UK**;
- Adozione di un **meccanismo opt-in** per includere altri Paesi, subordinato a una valutazione di equivalenza.

ANNEX III – "Veicoli made in EU"

L'annex III stabilisce i criteri di origine per appalti e incentivi flotte applicati ai veicoli.
Si riportano **in grassetto** le modifiche proposte dalla filiera italiana.

Definizione veicolo "made in EU"

Requisiti obbligatori:

- Assemblaggio finale **(da definire) UE27+UK**;
- ≥ 70% del valore dei componenti **(esplicitare inclusione di attività R&D e per veicoli commerciali anche degli allestimenti) UE27+UK**
- **Per i veicoli elettrici:** batteria contiene **almeno 1 dei** 3 componenti principali originari **UE27+UK**
  → (invertire i componenti ad oggi previsti: **i) escludere le celle ii) prevedere assemblaggio, materiale attivo del catodo, sistema di gestione della batteria (BMS)**)

Dopo 3 anni:

- batteria contiene **almeno 3 dei** 5 componenti principali **UE27+UK**
  → **(includere celle)**
- ≥ 50% del valore dei componenti del sistema di propulsione elettrico deve essere originario **UE27+UK**
- ≥ 50% del valore dei principali sistemi elettronici **(specificare cosa comprende)** deve essere originario **UE27+UK**

Batterie

Come alternativa alle disposizioni della proposta, si suggerisce l'adozione di un approccio di libera scelta del costruttore su quali componenti della batteria possano essere made in EU

Meccanismo di conformità annuale per i costruttori

Ridurre la soglia dall'85% **al 70%**, così da garantire una maggiore sostenibilità industriale e favorire un'applicazione progressiva ed efficace delle nuove disposizioni.

Semplificazioni

Prevedere le **semplificazioni per tutte le categorie di veicoli "small"** che saranno definite nel Regolamento Omnibus **(M1e + N1e)**

Esenzioni

Prevedere **esenzione per i piccoli costruttori (SVM) di veicoli commerciali**

Incidenza costi delle batterie prodotte in UE

Non essendo i requisiti minimi proposti per i componenti delle batterie coerenti con lo stato reale della loro catena del valore, si prevedono incrementi di costo del componente che incideranno fortemente sul prezzo finale del veicolo. Si evidenzia, pertanto, che tali aumenti potrebbero creare un ostacolo all'acquisto di veicoli prodotti in Europa nelle gare d'appalto pubbliche.

Certificazione di conformità ai requisiti di origine

La proposta non prevede definizioni chiare né metodologie armonizzate che i fornitori dovranno utilizzare per certificare la compliance con l'origine dei prodotti da condividere con i costruttori.

Si richiede che i **criteri di certificazione** siano **definiti nel testo primario** o in atti delegati approvati contestualmente al Regolamento al fine di evitare incertezza regolatoria e ritardi nell'attuazione delle misure.

Esenzione obbligo contenuto locale basato su riduzione prezzo in appalti e incentivi

La previsione che consente alle stazioni appaltanti di non applicare i criteri di ammissibilità previsti dal regolamento nel caso di offerte con costi inferiori del 25% negli appalti pubblici o del 30% nei regimi di incentivazione vanifica completamente gli obiettivi industriali della proposta, consentendo l'accesso al mercato europeo a concorrenti extra-UE che beneficiano di condizioni competitive distorsive.

Si propone di **eliminare la deroga basata sulla riduzione di costo** o in alternativa l'innalzamento della soglia percentuale oltre il 50% (in linea con le previsioni di valore europeo previsto nell'attuale Direttiva Appalti)

Definizione di acciaio e alluminio low carbon

La proposta non contiene una definizione chiara né soglie oggettive per qualificare acciaio e alluminio come "low carbon", obbligatorie anche nelle produzioni automotive. Come già evidenziato, il rimando ad atti delegati rischia di creare incertezze applicative.

Si richiede che le disposizioni **non siano applicate ai veicoli**, in alternativa è necessario che siano introdotte nel testo del Regolamento **definizioni chiare ed oggettive e siano specificate le metodologie di certificazione.**

Ambito di applicazione

L'attuale ambito di applicazione per i veicoli previsto dalla proposta di regolamento, limitato agli appalti pubblici e ai regimi di incentivazione per le flotte aziendali, appare restrittivo rispetto agli obiettivi di rafforzamento della competitività industriale europea perseguiti dall'Industrial Accelerator Act, rischiando di ridurre significativamente l'obiettivo di consolidare parte della filiera industriale automotive europea.

Si propone di estendere l'ambito a tutte le tipologie di incentivazione pubblica

Prescrizioni specifiche per veicoli pesanti

Date le diverse caratteristiche intrinseche dei veicoli pesanti che prevedono cicli di sviluppo più lunghi, si propone di avere una valutazione più realistica dei tempi di attuazione e solo dopo che tutti i dettagli della proposta saranno chiariti, in particolare, l'eventuale applicazione della normativa ai veicoli allestiti in più fasi.

In merito agli **Autobus, settore a prevalente domanda pubblica**, che sarebbe particolarmente colpito soprattutto dai costi aggiuntivi legati all'approvvigionamento locale di batterie, si richiede la massima attenzione applicativa in coerenza con le disposizioni che saranno definite dalla prossima revisione della Direttiva sugli appalti pubblici. Per questa tipologia di veicoli è dirimente la formulazione di criteri adeguati nelle gare d'appalto per garantire il rispetto di una concorrenza leale.

Le tempistiche previste per l'entrata in vigore dei requisiti relativi ai veicoli, fissate attualmente a 6 mesi dall'adozione del regolamento, appaiono eccessivamente ristrette rispetto alla complessità delle catene di fornitura automotive e ai tempi necessari per l'adeguamento industriale.

Si richiede che le prescrizioni **per i veicoli industriali** si applichino almeno **dopo 24 mesi** dall'entrata in vigore del Regolamento, per consentire ai costruttori eventuali adeguamenti della catena di fornitura

Coerenza normativa settore automotive

In considerazione del fatto che sono in discussione diverse normative europee che andranno ad impattare sul settore automotive, si richiede di prestare la massima attenzione **a garantire la coerenza delle disposizioni dell'IAA con le normative del pacchetto automotive (Standard CO2 LDV, Omnibus, Flotte aziendali),** con riferimento particolare alle tipologie di veicoli per cui i costruttori potranno contabilizzare dei super-crediti.