



A cura di Luigi Ulgiati, Vice Segretario UGL, membro del CESE

N. 155 del 19 Dicembre 2025

IL CESE E LA POLITICA DI CONCORRENZA

La politica di concorrenza dell'UE, gestita dalla Commissione europea, mira a garantire un mercato unico funzionante, tutelando i consumatori e le imprese da pratiche sleali, proibendo cartelli, abusi di posizione dominante, fusioni dannose e aiuti di Stato ed aprendo settori tradizionalmente monopolistici come telecomunicazioni ed energia, per stimolare innovazione, scelta e prezzi bassi. Il CESE (Comitato Economico e Sociale Europeo), nel Parere INT/1096, approvato nella recente Sessione Plenaria di Dicembre, accoglie con favore l'orientamento adottato dalla Commissione Europea tendente ad integrare efficacemente la politica di concorrenza con gli obiettivi digitali, verdi e di resilienza dell'Unione Europea, salvaguardando al contempo un mercato unico competitivo ed efficiente. Inoltre, giudica positivamente il nuovo approccio utilizzato nella politica di concorrenza, che sostiene le imprese nella loro espansione nei mercati mondiali ga-

rantendo al tempo stesso condizioni di parità. Tale nuovo metodo dovrebbe trovare riscontro nella valutazione delle operazioni di concentrazione, avendo cura di tenere pienamente in considerazione l'innovazione e la resilienza, ma evitando che la concentrazione del mercato determini un aumento dei prezzi, oppure una diminuzione della qualità. Si dovrebbe, in aggiunta, garantire che tutte le parti interessate al processo, in particolare le Parti Sociali, siano adeguatamente ascoltate ed abbiano le opportunità necessarie per comunicare le loro considerazioni nei casi pertinenti, anche su questioni sociali e del lavoro, affinché tutte le problematiche alla base di tali processi vengano gestite in modo sostenibile. In proposito, il Consigliere Ulgiati auspica che in futuro «l'applicazione delle norme in materia di concorrenza tenga sempre più conto non solo degli effetti sui consumatori, sulle imprese concorrenti e sul funzionamento dei mercati, ma anche del tema

dell'occupazione e del lavoro, rispetto a problematiche quali gli accordi "anti-poach" fra imprese digitali (intese di "non concorrenza" tra aziende per non assumersi reciprocamente i dipendenti, limitando così la concorrenza nel mercato del lavoro ed i salari) e le condotte unilaterali che riducono o addirittura eliminano il potere di tutela collettiva dei lavoratori delle piattaforme digitali».



COMMISSIONE UE: DIETROFRONT SUI MOTORI ENDOTERMICI

Dopo mesi di intense pressioni da parte di autorevoli Governi, come l'Italia e la Germania, nonché del settore automobilistico europeo, la Commissione Europea, pochi giorni fa, nel corso della Sessione Plenaria del Parlamento Europeo riunito a Strasburgo, ha comunicato un brusco, seppur previsto, dietrofront sul divieto totale di vendita dei motori termici a partire dal 2035, presentando il nuovo Pacchetto Automotive Ue. Quello stop, che era diventato il simbolo della severità del Green Deal, viene adesso ammorbidito da un Pacchetto di misure che rappresenta una significativa, anche se non radicale, deviazione dalle politiche ambientaliste degli ultimi anni. Per andare avanti la Commissione ingrana dunque la retromarcia sul dossier relativo alla so-

stenibilità dell'automobile. Una proposta annunciata ed attesa, parte di quel Piano d'azione per l'auto elaborato dall'Esecutivo comunitario per venire incontro al settore dell'automotive ed all'indotto da esso generato. La flessibilità introdotta tramite il Pacchetto omnibus per l'auto prevede una rimodulazione degli obiettivi: non più il taglio del 100% delle emissioni al 2035, bensì una riduzione del 90% rispetto ai livelli del 2021. Resta un 10% di margine, che può essere colmato anche con i motori tradizionali. D'altronde, precisa la proposta di revisione della Commissione, il Pacchetto «consentirà ai veicoli con motore a combustione interna di continuare a svolgere un ruolo anche dopo il 2035, oltre ai veicoli completamente elettrici e ad idrogeno». La riscrittura delle norme sulle emissioni

lascia quindi uno spazio nel mercato post 2035 per la commercializzazione di veicoli dotati di motori termici, ibridi plug-in e con range extender, superando l'idea di una transizione limitata esclusivamente alle vetture elettriche, che avranno comunque un sostegno pari a 1,8 miliardi di euro attraverso il programma "Battery Booster" per lo sviluppo di una filiera delle batterie interamente prodotta nella Ue. L'iniziativa della Commissione Europea delinea pertanto un nuovo percorso, che si configura come una sorta di compromesso, nel tentativo di bilanciare gli obiettivi climatici con la realtà industriale e le preoccupazioni sociali ed economiche, ma che dovrà comunque ottenere il via libera finale dei Governi dei Ventisette Stati membri e del Parlamento Europeo.

