

**MOZIONE**

**presentata dall'On. SARA MORETTO il 22/02/2022 12:27**

La Camera,  
premessi che:

l'Italia deve molto alla produzione di auto, veicoli commerciali e industriali, che hanno stimolato lo sviluppo di competenze e innovazione e capacità produttiva anche in comparti collegati, a partire dalla fabbricazione di macchine e impianti, con benefici economici e sociali per tutto il paese, contribuendo a rappresentare il *Made in Italy* nel mondo, andando anche oltre i marchi più prestigiosi e i modelli iconici conosciuti e ovunque apprezzati;

il comparto, pur a fronte di una riduzione complessiva della produzione nazionale che è passata dagli oltre 1,8 milioni di veicoli nel 1997 ai soli 700.000 nel 2021, contribuisce al Prodotto Interno Lordo in misura pari a circa il 12% e, proprio per questo, la crisi del settore potrebbe mettere in discussione le prospettive di crescita stimate per l'anno 2022 al 3,8%;

l'emergenza epidemiologica determinata dalla diffusione del virus COVID-19, infatti, ha messo a dura prova anche tale settore, generando shock significativi sul lato dell'offerta: alla scarsa disponibilità di semiconduttori, si è aggiunto il rincaro, pari all'11,6%, dei costi delle materie prime a causa dell'aumento della domanda nel periodo post lockdown, che ha generato anche un incremento significativo dell'inflazione;

secondo gli ultimi dati forniti dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA), nel mese di gennaio sono state immatricolate in Italia 107.814 auto, con un calo del 19,7% su gennaio del 2021, del 30,67% su gennaio 2020 e del 34,8% su gennaio 2019, periodo precedente allo scoppio della pandemia;

tra gli stabilimenti italiani, uno dei più colpiti è quello del Gruppo Stellantis a Melfi, che nel 2021 ha registrato un crollo dei volumi produttivi del 28,8% rispetto al 2020, con 163mila auto uscite dallo stabilimento a fronte delle 390mila vetture del 2020; il Gruppo, peraltro, ha recentemente annunciato di voler restituire anticipatamente il prestito ricevuto con garanzia di SACE, a fronte del quale si era impegnato al rispetto di specifici impegni e condizioni, tra cui il proseguimento nell'attuazione dei progetti industriali annunciati a dicembre 2019, l'impegno a non delocalizzare la produzione di alcuni modelli e il ripristino dei livelli occupazionali precedenti al ricorso ad ammortizzatori sociali; destano inoltre forte preoccupazione le recenti dichiarazioni del Gruppo che hanno preannunciato l'intenzione di procedere ad una complessiva riorganizzazione degli impianti di produzione presenti nel nostro territorio;

la crisi sta duramente colpendo, in particolare, il comparto del car sharing e del noleggio a breve e

lungo termine, settori fondamentali per le diverse esigenze di mobilità turistica, cittadina e aziendale, che costituisce uno dei principali traini per lo sviluppo della mobilità sostenibile (annovera il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche immatricolate in Italia): secondo l'ultimo rapporto ANIASA, l'associazione che rappresenta nel sistema Confindustria le imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità, nel 2020 il calo delle immatricolazioni è stato del 58% nel noleggio a breve termine e del 24,5% in quello a lungo termine; il mercato dell'auto aziendale in Italia si trova in condizioni di gravi difficoltà strutturali ed è sottodimensionato rispetto alle proprie potenzialità, in quanto il settore nel nostro paese vale circa il 37% del mercato, contro il 65% della Germania, il 53% della Francia e il 57% della Spagna; tra le principali cause è ascrivibile il trattamento fiscale fortemente penalizzante rispetto agli altri paesi europei comparabili con il nostro: le aziende italiane, ad esempio, possono detrarre l'IVA solo al 40% ed ammortizzare al 20%, mentre in ambito UE la quota ammortizzabile e la detraibilità dell'IVA sono del 100%, al quale si aggiunge un'incertezza e complessità del sistema di riscossione della tassa automobilistica;

per quel che concerne il comparto autobus, l'ANFIA ha recentemente messo in evidenza come il mercato nel 2021, pur in recupero rispetto al 2020, rimane lontano dai livelli pre-crisi per le difficoltà persistenti nelle medie e lunghe percorrenze, nonostante i fondi stanziati per il sostegno della transizione ecologica nel trasporto pubblico locale, che si auspica produca un incremento significativo nella velocità di rinnovo delle flotte, sempre più necessario dopo anni che hanno visto un ulteriore invecchiamento del parco circolante degli autobus;

la necessaria transizione ecologica voluta dalle istituzioni nazionali ed europee rischia di produrre effetti economici significativi in un comparto già fortemente provato dalla crisi conseguente alla pandemia; in particolare, una proposta avanzata dal Parlamento e dal Consiglio europeo nel luglio 2021 ha dato un'accelerazione importante al programma di decarbonizzazione della mobilità prevedendo lo stop alla vendita di auto a motore tradizionale entro il 2035 e dei furgoni che producono emissioni di carbonio entro il 2040, proposta recepita a dicembre anche in Italia dal Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica;

l'Italia è il secondo paese europeo dopo la Germania per occupati nella produzione di motori a combustione e l'imminente passaggio dal motore endotermico a quello elettrico mette a rischio l'attività di circa 500 imprese, come confermato da un inedito documento congiunto redatto da Federmeccanica e i principali sindacati dei metalmeccanici nel quale è stato evidenziato come la mancata adozione di interventi compensativi porterebbe ad una perdita di mezzo milione di posti di lavoro nell'Unione Europea, compensati solo parzialmente dai 226.000 posti nella produzione motori per i veicoli elettrici, con una perdita netta di 275.000 unità, di cui 73.000 solo in Italia;

appare quindi necessario indicare al più presto le tempistiche e le tappe del percorso di transizione verso l'adozione di tecnologie alternative per l'alimentazione dei veicoli circolanti, tenendo anche conto degli elementi di destabilizzazione derivanti dalla congiuntura economica, al fine di scongiurare il rischio di deindustrializzazione di un settore chiave dell'economia italiana, con effetti dirimpenti sul tessuto sociale del Paese;

il governo italiano ha varato il Piano nazionale integrato per l'energia e il clima per gli anni 2021-2030 (PNIEC) che, tra i propri obiettivi, prevede una percentuale di energia nei trasporti da fonti rinnovabili pari al 22% e 6 milioni di auto elettriche nel 2030 a fronte di immatricolazioni nell'anno 2021 pari ad appena 136.754 unità (67.255 auto elettriche a batteria (BEV) e 69.499 ibride plug-in

(PHEV)

la cosiddetta Ecotassa, rinnovata anche per il 2021, incide paradossalmente anche su veicoli ibridi o con motori di ultima generazione;

il comparto dell'autoriparazione, in particolare quella indipendente dalle case automobilistiche, è soggetto a una trasformazione che corre parallelamente a quella della produzione di veicoli e si districa tra difficoltà sempre maggiori quali quelle relative alla disponibilità di informazioni tecniche e alla necessità di formazione specifica;

le misure di incentivazione all'acquisto adottate dal governo hanno sostenuto in maniera significativa la ripresa del comparto automobilistico, ma, sulla scia delle decisioni adottate da altri paesi europei e al fine di ridurre il differenziale competitivo, appare utile riflettere sull'ipotesi di trasformare provvedimenti "spot" di rifinanziamento del settore, che creano un effetto atteso della domanda, in misure strutturali di politica industriale che assicurino la sostenibilità economica e sociale del settore e preservino il patrimonio industriale italiano, sostenendo la riorganizzazione interna di tutta la filiera, specie delle piccole e medie imprese;

Impegna il governo a:

1) stanziare uno specifico fondo per l'automotive finalizzato a finanziare misure quali, in particolare:

a) interventi urgenti per affrontare e superare la crisi in corso, anche attraverso misure che mitigano l'incremento dei costi per l'energia;

b) interventi strutturali a medio e lungo termine che sostengano: l'integrazione della filiera nel territorio nazionale anche attraverso lo stimolo di nuovi stabilimenti di produzione per limitare futuri stop per dipendenza da forniture estere, gli investimenti per l'adeguamento dei processi produttivi alla grande trasformazione industriale che sta coinvolgendo il settore (autoveicoli a basse emissioni, guida assistita e autonoma, ecc), la riqualificazione professionale dei lavoratori oggi occupati negli stabilimenti della filiera, la formazione di nuove figure e profili già a partire dai percorsi scolastici della scuola secondaria e terziaria non accademica, anche in relazione alla riforma degli ITS Academy in via di approvazione alle Camere;

c) sostegno alla filiera italiana di produzione autobus ed in particolare gli investimenti volti alla produzione di modelli meno inquinanti;

d) sostegno alla produzione di low carbon fuels e biocarburanti allo scopo di accompagnare il comparto petrolchimico e della raffinazione verso una transizione sostenibile, valorizzare comparti d'eccellenza italiani legati alla produzione di biometano e aumentare l'indipendenza energetica del nostro Paese da importazioni;

e) rifinanziare l'attuale sistema di incentivazione all'acquisto di autoveicoli a basse emissioni, favorendo in tal modo il progressivo rinnovamento del parco auto del paese, garantendo meccanismi di monitoraggio della spesa, valutando anche l'opportunità di introdurre automatismi per favorire una rapida redistribuzione di eventuali risorse residue che limitino il ricorso a interventi normativi in corso d'anno;

2) affrontare in specifici tavoli le situazioni di crisi negli stabilimenti del comparto, inclusa la componentistica, al fine di consolidare l'intera filiera, con particolare attenzione per lo stabilimento di Melfi, dove è evidente la necessità di un accordo di sviluppo ampio che riguardi l'intero territorio, al fine di mantenere la strategicità del sito e il mantenimento degli impegni assunti dal Gruppo come

richiamati in premessa, evitando percorsi di insourcing e deinvestimento da parte di Stellantis, che possano pregiudicare il futuro occupazionale e industriale dello stabilimento e dell'indotto italiano;

3) incrociare le scelte energetiche del paese con la reale capacità del comparto di contribuire agli obiettivi fissati, anche rivedendo gli stessi all'interno del PNIEC, evitando di compiere scelte ideologiche che danneggiano imprese e rischiano di aumentare le disuguaglianze;

4) non rinnovare ulteriormente la cosiddetta Ecotassa sui veicoli inquinanti che, non contribuendo in maniera significativa alla riduzione delle emissioni, danneggia inutilmente produzioni italiane;

5) armonizzare la normativa nazionale a quella comunitaria al fine di revisionare, semplificare e razionalizzare la disciplina della quota ammortizzabile, il costo deducibile e tempi di ammortamento relativamente ai beni destinati ad essere utilizzati come strumenti nell'esercizio dell'attività di impresa, arte e professione;

6) rivedere il sistema di riscossione della tassa automobilistica (c.d. bollo auto) per le auto immatricolate a scopo di noleggio al fine dare maggior chiarezza alle imprese del settore ed evitare sovrapposizioni di periodi pagati;

7) proseguire gli incentivi all'installazione di colonnine di ricarica di ultima generazione su tutto il territorio nazionale, indispensabile per favorire il rinnovo del parco circolante;

8) sostenere la filiera dell'autoriparazione che, parallelamente alla produzione, affronta le sfide dell'innovazione tecnologica dei veicoli, anche attraverso un ammodernamento della legge quadro del settore (Legge 122/92).

MORETTO, FREGOLENT, MOR, DI MAIO, UNGARO, NOBILI, GADDA, BENDINELLI, OCCHIONERO, VITIELLO

**Presentatore**  
**On. SARA MORETTO**