

La Camera,

premesso che:

il mercato dell'auto ha una storia e tradizione in Italia, lunga più di un secolo, durante la quale ha dimostrato di essere un settore essenziale nella crescita del Paese e volano dell'economia nei momenti di ripresa dalle crisi;

l'inizio della motorizzazione privata in Italia si rinviene intorno al 1893 con notevole ritardo rispetto ad altri Paesi europei, perché l'Italia era un Paese a propensione prettamente agricola e l'auto non era considerata un mezzo di trasporto, ma un lusso; soltanto con il sopraggiungere del boom economico, il settore dell'*automotive* italiano colma l'iniziale *gap* industriale rispetto ai competitor europei, attraversando un periodo di espansione entusiasmante guidata dall'eccellenza del *design* e delle auto sportive «*made in Italy*»; iniziarono a entrare nel mercato italiano e mondiale auto ancora oggi simbolo di eccellenza sportiva, tecnologica e stilistica come la Ferrari e la Lamborghini;

in quegli anni, dunque, l'industria automobilistica italiana divenne un settore estremamente importante per l'economia del Paese, che portò il nome dell'Italia nel mondo tramite piccole aziende specializzate nella creazione di speciali carrozzerie applicate ai prodotti dei grandi marchi mondiali, come Zagato, Bertone e Pininfarina;

questa premessa riassume chiaramente l'importanza che ha avuto e che ha ancora l'industria automobilistica, rendendo estremamente difficile ragionare in materia di crescita e sviluppo senza un concreto sostegno a questo settore, che contribuisce, da solo, al 12% del ~~PII~~ nazionale e al ~~5%~~ del ~~PII~~ europeo;

però, gli ultimi anni sono stati segnati da un lento deperimento del mercato nazionale delle auto, che ha trovato il suo peggior trend ovviamente negli anni 2020 e 2021, segnati dalla pandemia;

volendo riportare alcuni brevi dati statistici, è possibile evidenziare che in Italia, nel 2021, sono state immatricolate – secondo i dati del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – 1.409,842 auto, un dato in aumento rispetto al 2020 che però deve tenere conto del fatto che nei primi mesi del 2020, caratterizzati da periodi di *lockdown* totale e forti limitazioni, le immatricolazioni hanno registrato minimi storici. Confrontando il dato con il 2019, un anno che possiamo definire "normale", le immatricolazioni sono calate del 24 per cento. Il gruppo Stellantis ha immatricolato nel 2021 551mila autovetture, il 2,7 per cento in più del 2020. La quota di mercato, però, scende dal 38,9 per cento al 37,8 per cento;

secondo i dati pubblicati da Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) – focus mercato autovetture Italia – nel mese di gennaio 2022 sono state immatricolate 108.814 auto, con un calo del 19,7% rispetto al medesimo mese del 2021, del 30,67% sul gennaio 2020 e

del 34,8% rispetto al gennaio 2019, a conferma del trend fortemente negativo del comparto. La pesantissima contrazione del mercato italiano degli ultimi due anni dell'auto, aggravata in particolar modo dalla crisi nelle forniture di *microchip*, attualmente sembra lontana da una soluzione definitiva. Alla scarsa disponibilità di semiconduttori, si è aggiunto il rincaro medio, pari all'11,6%, dei costi delle materie prime, causato dall'aumento della domanda, che a sua volta ha generato anche un incremento significativo dell'inflazione;

si evidenzia inoltre che la crisi sta duramente colpendo anche 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 ed ammortizzare, solo parzialmente;

nel 2021 prosegue il declino delle autovetture diesel e benzina, la cui fetta di mercato si riduce progressivamente a favore delle autovetture ibride ed elettriche. Le autovetture diesel, rappresentano il 22,2 per cento del mercato dell'intero 2021 (era il 32,7 per cento nel 2020). Da inizio anno, le vetture diesel sono quelle che hanno visto maggiormente calare il proprio mercato, con una riduzione delle immatricolazioni del 28,6 per cento. In flessione anche il mercato delle autovetture a benzina, -16,4 per cento nell'anno, con il 30 per cento di quota (-7,8 punti percentuali rispetto al 2020);

del totale di auto immatricolate nel 2021 - pari come sopra riportato a 1.409.842 - 62.273 sono le immatricolazioni di auto elettriche e 51.685 quelle ibride, dal che emerge una fortissima crescita per le auto elettriche e ibride *plug in*, nonostante la situazione di crisi economica. Ciò è dovuto sia all'introduzione di incentivi per il mercato auto, sia alle politiche europee e mondiali, tutte fortemente indirizzate ad uno sviluppo massiccio di questo settore;

tuttavia, il parco circolante italiano, quasi 40 milioni di auto, resta il più vecchio d'Europa: nel 2020 l'età media delle auto nel nostro Paese è stata pari a 11 anni e 10 mesi (5 mesi in più rispetto al 2019), a fronte di un'età media europea di 10,8 anni. 1 auto su 5 (il 20 per cento circa del totale) è una Euro 0-2, con almeno 18 anni di anzianità. Le 1.457.952 immatricolazioni del 2021 sono insufficienti a consentire un'adeguata sostituzione delle auto giunte a fine vita, che dovrebbe essere di almeno 2 milioni di nuovi veicoli l'anno. Questa situazione ha conseguenze pesanti per la sicurezza e per l'inquinamento atmosferico;

l'Unione europea si è impegnata a diventare a «impatto climatico zero» entro il 2050. A tal fine, il settore dei trasporti dovrà subire una trasformazione che richiederà una riduzione del 90 per cento delle emissioni di gas a effetto serra, assicurando da un lato soluzioni a prezzi accessibili per i cittadini e contribuendo dall'altro alla ripresa e alla crescita dell'economia;

l'elettrificazione della mobilità è un *trend* di lungo periodo; è di tutta evidenza che le case automobilistiche stiano andando in questa direzione. L'argomento è di vitale importanza per la politica nazionale e non può essere sottovalutato. Secondo le stime previsionali, le vendite di veicoli elettrici in Cina, Europa e Stati Uniti entro il 2033 dovrebbero superare le vendite di tutti gli altri propulsori. Analizzando i fattori abilitanti per la crescita dei veicoli elettrici come lo sviluppo infrastrutturale pubblico e privato ed il conseguente sviluppo del ~~me~~ mercato, viene indicato come il *trend* mondiale si stia orientando sempre di più verso un'economia de-carbonizzata nel settore *automotive* ed energetico. Dagli studi effettuati nei paesi dove l'*e-mobility* si sta diffondendo più velocemente, emergono alcuni fattori chiave: vi è un significativo impegno sia pubblico che privato nella predisposizione di un ecosistema produttivo e di una *supply-chain* il più possibile integrata e nazionale, elementi base per creare un vantaggio competitivo e di costo; a tal proposito lo slancio governativo combinato ad azioni regolatorie e ad incentivi oltre ad iniziative di supporto alle imprese risultano ~~esse~~ fondamentali per lo sviluppo dell'ecosistema mobilità;

nel dicembre 2021, il Cite, Comitato interministeriale per la transizione ecologica, composto, tra gli altri, dai Ministri della transizione ecologica, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dello sviluppo economico ha discusso e analizzato la proposta europea di stabilire un implicito "ban" ai motori a combustione interna dopo il 2035 per le autovetture/ al 2040 per furgoni e veicoli commerciali leggeri, confermando che nei negoziati in sede europea sarà ribadito l'impegno dell'Italia al raggiungimento degli obiettivi ~~del~~ del green new deal, proponendo per le diverse proposte contenute nel pacchetto *Fit for 55* delle possibili strade alternative al raggiungimento di quegli stessi obiettivi, considerando oltre alla sostenibilità ambientale anche quella sociale ed economica;

Una delle misure del pacchetto *Fit for 55* impatta direttamente sulla filiera automotive, proponendo dei target di riduzione delle emissioni delle nuove flotte di autovetture e dei veicoli commerciali leggeri pari al 100% al 2035. Sono state immediate le reazioni negative delle imprese di settore: l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia) che rappresenta la filiera produttiva italiana ha dichiarato che la decisione ~~mette~~ mette in allarme circa 450 imprese e circa 70.000 lavoratori che rischiano il posto a causa di un'accelerazione troppo spinta verso l'elettrificazione che comporterà la fine delle produzioni di componenti per motori a combustione interna ~~del~~. Confindustria ha rilevato la «mancanza di una progettualità chiara che consenta a migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Ue»;

in siffatto quadro risulta, quindi, evidente la necessità di attivare politiche industriali, che possano concretamente avviare misure di sostegno dello Stato in materia di riqualificazione produttiva e delle competenze, sostegno al mercato, impatto sui consumatori e sulle infrastrutture, nonché sui posti di lavoro;

consapevoli delle complessità e delle difficoltà attuali che si stanno affrontando per poter accelerare un modello di mobilità eco-sostenibile sollecitato anche dai nuovi target europei sulle emissioni di anidride carbonica dei veicoli, le scelte di politica industriale nel nostro Paese dovranno indirizzarsi in maniera chiara ed inequivocabile sullo sviluppo di soluzioni in grado, da un lato di ridurre le emissioni di CO₂ e, dall'altro, di mantenere e rafforzare la competitività della filiera italiana nel percorso di transizione già avviato dai maggiori mercati di sbocco UE della filiera;

talune aziende, ad esempio, hanno deciso di puntare sulla ricerca di carburanti sintetici e bio che possano probabilmente ridurre le emissioni di CO₂ al pari, se non più, dei motori ecosostenibili già costruiti dalle case automobilistiche; potrebbe essere una strategia vincente alla quale non deve

carbon fuels e dei biocarburanti allo scopo di accompagnare anche le filiere connesse a quella *automotive*, come il comparto petrolchimico e della raffinazione verso una transizione sostenibile e che porti alla valorizzazione di comparti d'eccellenza italiani legati alla produzione di biometano, bioetanolo-metanolo/idrogeno, anche nell'ottica di aumentare l'indipendenza energetica del nostro Paese al fine di mitigare gli effetti dell'attuale crisi internazionale;

5) promuovere iniziative di concreto sostegno per lo sviluppo di politiche industriali anche per la riconversione del settore, anche mediante ulteriori tavoli *ad hoc*, in grado di scongiurare i licenziamenti nella filiera dell'*automotive* e la delocalizzazione di importanti aziende operanti nel settore, adoperandosi per favorire la risoluzione delle varie crisi aziendali afferenti al settore automobilistico e individuare le strategie più idonee a sostenere il rilancio del comparto nel processo di transizione verso la produzione di nuovi mezzi di trasporto sostenibili, di concerto con le organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative, nonché con le parti sociali, le istituzioni interessate e i sindacati, garantendo al contempo continuità occupazionale e produttiva;

6) a valutare di adottare iniziative per porre in essere progetti che possano coniugare innovazione, ricerca e competitività anche, e soprattutto, al fine di evitare di disperdere il notevole capitale umano, di competenze e conoscenze che l'industria automobilistica italiana può vantare, anche sostenendo la riqualificazione professionale dei lavoratori oggi occupati nel settore dell'*automotive* e, in particolare negli stabilimenti della filiera della componentistica, per mantenere e rafforzare la quota di *export* nel percorso di transizione già avviato dai maggiori mercati di sbocco della filiera;

7) a valutare l'opportunità di adottare ogni iniziativa utile per rafforzare e sostenere le capacità di ricerca e sviluppo in ambito tecnologico, ivi incluso il riuso, riciclo e smaltimento delle batterie dei veicoli elettrici, con il coinvolgimento dei Politecnici, Università e Centri di ricerca per le valutazioni dei bilanci energetici delle varie tecnologie a basso impatto ambientale, nonché produttive del nostro Paese nel settore della mobilità sia individuale che collettiva, prevedendo semplificazioni burocratiche ed incentivi adeguati per l'attrazione di investimenti stranieri.

(1-00572 – nuova formulazione)

«MOLINARI, CHIAZZESE, BENAMATI, PORCHIETTO, MORETTO, SCANU, FORNARO, TASSO, ANGIOLA, LUPI, SCHULLIAN, PIASTRA, ALEMANNO, BONOMO, GIACOMETTO, FREGOLENT, GAGLIARDI, BERSANI, BENIGNI, ANDREUZZA, CARABETTA, D'ELIA, BARELLI, MOR, PAXIA, BINELLI, CRIPPA DAVIDE, MANCA, POLIDORI, VALLASCAS, CARRARA, FRACCARO, NARDI, SESSA, VIANELLO, COLLA, GIARRIZZO, SOVERINI, SQUERI, FIORINI, MASI, ZARDINI, TORROMINO, GALLI, ORRICO, MICHELI, PALMISANO, PETTAZZI, PERCONTI, SALTAMARTINI, SUT, MACCANTI, BRAGA, BENVENUTO, FRAILIS, CAFFARATTO, BAZOLI, GIGLIO VIGNA, BERLINGHIERI, TIRAMANI, BORGHI ENRICO, PATELLI, CANTONE, BOLDI, CARNEVALI, GASTALDI, CRITELLI, GIACCONE, DE FILIPPO, GUSMEROLI, DE MARIA, LIUNI, DELRIO, GARIGLIO DAVIDE, INCERTI, PAGANI, RIZZO NERVO, TOPO, BOLDRINI, DI GIORGI, FIANO, DE LUCA