

Atto Camera

Interrogazione a risposta immediata in commissione 5-00143

presentato da
SQUERI Luca

testo di

Martedì 13 dicembre 2022, seduta n. 24

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

il *Green Deal* europeo e l'Accordo di Parigi impongono all'industria automobilistica ad adottare soluzioni più sostenibili per raggiungere i *target* di riduzione delle emissioni;

il settore *automotive* si sta dedicando alla riduzione delle emissioni complessive lungo tutta la catena del valore, dalla fornitura ai processi *end-of-life*;

tuttavia appare chiaro che, costruttori e fornitori, non riusciranno a raggiungere gli obiettivi di sostenibilità stabiliti dalle nuove regolamentazioni europee, tanto da spingere la Commissione a essere meno severa in materia di parametri del nuovo standard Euro 7 per i motori a benzina e diesel;

dal 2018, l'industria automobilistica ha ridotto le emissioni complessive di gas serra (Ghg) solo del 5 per cento con un'ulteriore riduzione del 19 per cento prevista entro il 2030. Gli investimenti si sono ridotti dall'1,22 per cento dei ricavi del 2019 allo 0,85 per cento del 2021. Fanno meglio i fornitori dei costruttori, anche se di poco;

si registra una massiccia espansione del settore automobilistico cinese in Europa, principalmente sul fronte delle auto elettriche. Si considerino 18 case automobilistiche cinesi che si sono installate in Europa dal 2015 con dei centri R&D per studiare il mercato, le regole e le innovazioni anche sul versante dell'alimentazione dei veicoli. E poi ci sono i miliardi di euro investiti in impianti dai principali *player* delle batterie per auto elettriche, da Catl (in Germania), Envision Aesc in Francia nel Regno Unito. La semplificazione dell'auto

elettrica, imposta dalla Ue ha ridotto il *gap* cinese con i grandi produttori europei;

non a caso Stellantis, nel salone automobilistico di Parigi, ha lanciato lo slogan «Sicure, pulite e abbordabili», riferito alle auto europee, al servizio della mobilità dei cittadini europei. Stellantis è uscita dall'Acea, l'associazione europea dei costruttori, lanciando il *Freedom of Mobility Forum*, per definire le soluzioni idonee a favorire la libertà di mobilità pulita, sicura e conveniente per la società che affronta l'emergenza climatica. Una iniziativa in contrasto con le *lobby* ultra ambientaliste che hanno portato l'Unione europea a prendere decisioni sull'auto in mondo ideologico e tecnologicamente non neutrale –:

quali iniziative politiche intenda adottare il Ministro a tutela della filiera italiana dell'*automotive* e della sua componentistica, che è costituita da più di 2.000 imprese, impiega più di 150.000 dipendenti e rappresenta un settore strategico per l'economia nazionale.

(5-00143)

Atto Camera

**Risposta scritta pubblicata Mercoledì 14 dicembre 2022
nell'allegato al bollettino in Commissione X (Attività produttive)
5-00143**

Grazie Presidente. Grazie Onorevoli interroganti.

Il settore *automotive*, inteso nel suo complesso come industria, commercio, distribuzione carburanti, assicurazioni, è uno dei principali *drivers* dell'economia nazionale ed ha registrato nel 2021 un fatturato di 337 miliardi di euro, pari al 19 per cento del PIL nazionale, con oltre 1.260.000 lavoratori coinvolti.

Considerata la strategicità del settore per il Sistema Paese, il Ministro Urso ha sin dall'avvio del suo mandato, istituito un apposito tavolo *automotive* presso la sede del Ministero, riunitosi il 5 dicembre scorso.

Al Tavolo erano presenti i delegati dei diversi Ministeri competenti e i principali rappresentanti delle imprese del settore.

In tale occasione, il Governo si è impegnato ad affrontare i *dossier* strategici, innanzitutto a livello UE, sui quali instaurare un confronto diretto con i rappresentanti al Parlamento Europeo e la Commissione.

Come più volte dichiarato anche dal Ministro è assolutamente necessario creare una politica industriale europea per rispondere sia alla sfida sistemica con i produttori dell'oriente come India e Cina, che a quella con gli Stati Uniti che hanno da poco messo in campo una massiccia politica di aiuti a sostegno del settore automobilistico americano.

L'Italia, insieme ai grandi Paesi europei manifatturieri come Francia e Germania, deve lavorare con la Commissione europea per una politica attiva e propositiva per consentire a chi vuole di investire nel nostro Paese.

I lavori del Tavolo contribuiranno ad ottenere importanti risultati, agevolando un costruttivo confronto tra il decisore pubblico e i principali operatori del mercato ed istituzionali. Gli incontri saranno frequenti e vedranno il coinvolgimento di tutte le parti interessate ad un interscambio di proposte di sostegno e soluzioni alle problematiche che emergeranno. Nel ciclo di incontri verrà dedicata attenzione anche alle parti sindacali e ai profili attinenti alla forza lavoro.

L'auspicio è quello di prevedere un sistema di sostegno al settore, anche per far fronte alle sfide della decarbonizzazione e della riconversione.

A tal ultimo scopo, ricordo che nello stato di previsione del MIMIT è stato istituito un fondo pluriennale con una dotazione di 8,7 miliardi di euro per il periodo 2022-2030. Com'è noto, i successivi decreti del Presidente del Consiglio dei ministri del 6 aprile 2022 e del 4 agosto 2022 hanno proceduto all'individuazione delle misure e alla ripartizione delle risorse. Dunque le risorse per una valida strategia organica, composta da interventi coordinati di politica industriale a sostegno della trasformazione tecnologica ed eco sostenibile della catena produttiva dell'*automotive* nonché della domanda di veicoli non inquinanti, le abbiamo.

Come ricordato dal Ministro Urso all'incontro del 12 dicembre con il Commissario Breton è ora tempo che l'Unione europea si muova sulla strada di una propria politica industriale, anche attraverso la modifica dei parametri dell'accordo FIT55

favorendo una visione più neutrale della tecnologia, per garantire la sostenibilità del nostro sistema produttivo.