



**SENATO DELLA REPUBBLICA
COMMISSIONE X – INDUSTRIA, COMMERCIO E TURISMO**

—

AUDIZIONE 11 febbraio 2020

**Affare assegnato “sul settore dell’*automotive* italiano e le implicazioni
in termini di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione
elettrica” (atto n. 396)**

OSSERVAZIONI

Ad avviso di Confesercenti, in via preliminare, la consultazione in merito all'Affare in esame, così come assegnato alla Commissione (atto n. 396), deve necessariamente tener conto della Strategia già avviata dal Governo due anni or sono in materia di mobilità "green", tesa come è noto ad accelerare il percorso di "decarbonizzazione" agevolando il transito graduale verso un modello di mobilità sostenibile.

Sotto il profilo legislativo, i principali riferimenti normativi di detta Strategia risiedono nel Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° febbraio 2018 (Accordo di Programma Rete Veicoli Elettrici), adottato previa delibera del CIPE 10 luglio 2017 a seguito di Intesa *ad hoc* con la Conferenza Unificata, nell'ambito dell'approvazione del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, ai sensi dell'articolo 17-septies del Decreto-Legge n. 83/2012 e successive modificazioni.

La richiamata esigenza di "decarbonizzazione" è resa indifferibile, come è parimenti noto, dalla oggettiva ed universalmente riconosciuta rapidità dei mutamenti climatici, con particolare attenzione al progressivo impatto sull'ambiente ed il territorio, tematiche in merito alle quali le Federazioni interne di settore (in particolare la rappresentanza dei gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti) sono state già ampiamente interpellate in ogni sede istituzionale.

A tal proposito, è appena il caso di ricordare il recente ciclo di Audizioni parlamentari, aventi ad oggetto la conversione in Legge del Decreto-Legge n. 111/2019 in materia di cambiamenti climatici, recante le misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla Direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria. Tali consultazioni hanno evidenziato l'indubbia utilità di un immediato avvio del sopra richiamato processo di "decarbonizzazione", all'unica condizione che le prospettate soluzioni di contrasto per far fronte adeguatamente all'emergenza climatica siano opportunamente graduali, tali da non far "precipitare" in maniera eccessiva i tempi tecnici necessari ai fini di una virtuosa transizione verso l'utilizzo prevalente di energie alternative.

Pertanto, si intende che a nostro parere la transizione verso l'acquisto e l'uso di autoveicoli ad alimentazione elettrica dovrà tradursi comunque in un percorso graduale, tale da rispettare il mercato di riferimento del nostro Sistema Paese e l'assetto consolidato dell'Industria automobilistica nazionale.

In particolare, **sotto il profilo dell'automotive italiano**, prendiamo atto che tale Settore è tuttora fondato in netta prevalenza sul settore degli idrocarburi, comparto in cui l'Italia stessa a livello internazionale segnala ad oggi una forte e notevole presenza, caratterizzata da aziende dotate di strutture, capitali e tecnologie all'avanguardia sia in Europa che nei Paesi extra UE.

A titolo esemplificativo, basti pensare che la mobilità commerciale nel nostro Paese è affidata al trasporto “su gomma” alimentata da combustibili fossili tradizionali di tipo “Oil” in misura superiore all’80% (tale percentuale aumenta per la mobilità privata).

Si intende dunque che ogni eventuale strategia pubblica tesa all’abbandono dei carburanti di origine fossile, qualora risulti essere sprovvista della auspicata gradualità e priva altresì di opportuni meccanismi di sostegno da destinare alle aziende per affrontare l’opportuna fase di transizione energetica, avrebbe notevoli **implicazioni in termini di competitività** poiché darebbe luogo alla palese forzatura degli equilibri sopra illustrati, rischiando di imporre alle imprese ed all’intero Paese oneri sproporzionati ed eccessivi.

Tra l’altro, laddove si pensi che l’attuale sistema garantisce allo Stato italiano un ammontare complessivo medio annuale di entrate fiscali - derivanti sia dalle Accise che dall’Iva sui carburanti – pari a circa € 40 miliardi, può dedursi agevolmente come le strategie pubbliche debbano svolgere, ancorché in tema di emergenza climatica, un ruolo di indirizzo e di programmazione che si riveli in stretta correlazione alle effettive peculiarità e priorità del nostro Paese, in un contesto di corretta valutazione degli *asset* e delle compatibilità di bilancio, nonché delle condizioni di mercato e di concorrenza tra le varie tecnologie utilizzabili.

A tal riguardo **la nostra Confederazione**, per quanto attiene alla mobilità commerciale e privata tramite autoveicoli che recepiscano le numerose incognite tecnologiche sul futuro energetico, **ritiene che la pur valida prospettata opzione per l’alimentazione elettrica costituisca soltanto una tra le scelte plausibili in ambito nazionale.**

Pertanto, considerato lo scenario appena descritto, valutiamo con interesse l’uso e l’implementazione della motorizzazione elettrica, auspicando tuttavia che l’ammodernamento in fieri della rete distributiva dell’energia utilizzata per l’autotrazione possa **adeguarsi in tempi gradualmente e compatibilmente alla propulsione elettrica ed alle altre fonti a più ridotte emissioni nocive.**

Occorre essere consapevoli che il programma di ristrutturazione del mercato in funzione delle nuove energie alternative per autotrazione costituisca un’ardua sfida, che non può essere relegata in subordine rispetto ad altre priorità. Ciò tenendo conto del **rischio tangibile e non auspicabile**, che potrebbe consistere nel favorire la programmazione di un “parco automobilistico” privo di adeguate strutture di supporto logistico e di infrastrutture innovative per l’assistenza ed i rifornimenti per

l'alimentazione elettrica (colonnine in rete stradale e autostradale presso le aree di distribuzione carburanti).

Dunque, **sotto il profilo dell'eventuale impatto dell'alimentazione elettrica sul sistema della concorrenza**, compatibilmente con le varie opzioni disponibili sul mercato di riferimento, sarebbe auspicabile a nostro avviso l'applicazione del principio irrinunciabile di **"neutralità tecnologica"**, operando con opportuna imparzialità, poiché le sopra ipotizzate forzature rischierebbero di impattare un sistema non ancora pronto alla transizione e probabilmente attratto dall'offerta comunque vantaggiosa di prodotti ecosostenibili forse quanto l'alimentazione elettrica, parimenti ad "impatto zero", meno onerosi nel medio e lungo termine.

A tal riguardo, si ricorda soltanto come detto principio di imparzialità risulti essere stato disapplicato dal legislatore in occasione dell'approvazione delle disposizioni di cui all'art. 3 del sopra citato DL "Clima", n. 111/2019 in tema di "trasporto scolastico sostenibile", poiché tale norma, come è noto, riserva espressamente la sperimentazione dei nuovi servizi al solo impiego di veicoli elettrici o ibridi, discriminando in tal modo ulteriori forme di "alimentazione pulita" per auto trazione disponibili sul mercato.

Tra tali energie alternative, ulteriori rispetto alla propulsione elettrica, includiamo a titolo puramente esemplificativo quelle a gasolio di più recente generazione "Euro 6" i cui standard emissivi risultano essere estremamente rigorosi e sostanzialmente in linea con quelli dei veicoli elettrici ed ibridi – avendo ad es. in entrambi i casi le percentuali degli ossidi di azoto e del c.d. "particolato" notevolmente più ridotte rispetto agli "Euro 1", rispettivamente in misura del 95% e del 97% - ma con prezzi unitari d'acquisto più convenienti e tali da garantire a risorse date una platea di beneficiari più ampia in sede di sperimentazione.

Occorrerà poi tener conto, da un lato, dell'effettiva capacità nazionale di supportare sotto il profilo infrastrutturale la distribuzione di energia elettrica e le relative modalità di produzione, quando i relativi consumi avranno raggiunto livelli significativi (evitando di limitarsi a trasferire fuori città la produzione con emissioni di CO₂), dall'altro considerare ed affrontare la questione squisitamente ambientale derivante dal necessario smaltimento delle batterie usate per l'autotrazione.

Tornando al concetto di neutralità tecnologica, dobbiamo evidenziare come i beni pubblici da tutelare siano l'ambiente e la salute da un lato, la libera concorrenza dall'altro. Se si optasse per incentivare un'unica tecnologia alternativa, detta scelta altererebbe il mercato, poiché non tutti *player* sono attrezzati allo stesso modo: alcuni risultano essere dotati di soli prodotti ad alimentazione elettrica, mentre altri non ne

sono minimamente provvisti. Ciò oltre al fatto che il peso dei veicoli elettrici non risulta essere identico per tutti. In ogni caso, occorre comunque prendere atto che **l'ambiente e la salute umana costituiscono di fatto interessi preponderanti rispetto al mercato ed alla concorrenza.**

Tuttavia, valutiamo di seguito la **questione delle emissioni** in maniera specifica, con particolare attenzione al fatto che il problema della CO₂ (climalterante) imputabile alla circolazione di autoveicoli a motore si assesta in realtà, contrariamente a quanto sostiene Greenpeace, su livelli di criticità poco rilevanti.

Secondo i dati forniti dall'UE, risulta infatti che **su 800 gigatonnellate di CO₂ emessi ogni anno in tutto il mondo circa 332 provengono dagli Oceani, 216 dalla vegetazione, 216 dal suolo, 8 (cioè il 3,5%) dalle biomasse e 28 dalle attività umane, di cui appena 1,5 gigatonnellate di CO₂ derivano dalle emissioni di autovetture.**

Tale dato corrisponde allo **0,2% del totale** - le emissioni europee, in particolare, emettono 0,5 gigatonnellate di CO₂, equivalenti allo 0,06% di quelle mondiali – e consiste a quanto ci consta in un elemento di notevole interesse, qualora sia comparato alle 7 gigatonnellate di CO₂ provenienti dalle Centrali elettriche od alle 6,4 gigatonnellate di CO₂ derivanti dal riscaldamento domestico.

Il problema del PM (polveri sottili che mettono a rischio la salute) è stato completamente risolto dalle nuove auto Euro 6. Secondo dati Aeris Europe, le auto diesel emettono allo scarico appena il 2% del particolato che respiriamo (PM 2,5 – quello più dannoso per i polmoni). Tutto il restante sistema dei trasporti su strada è responsabile di un ulteriore 3% di emissioni allo scarico. Mentre un altro 5% deriva non dagli scarichi dei veicoli ma da altre fonti legate comunque alla circolazione (il consumo di freni e pneumatici e principalmente il sollevamento di polvere dal suolo).

Il 90% del particolato dunque deriva da altre fonti, prima fra tutte il riscaldamento domestico (46% contro il 2% delle auto diesel in circolazione, incluse quelle molto vecchie). Anche l'ossido di azoto (Nox) è in forte diminuzione (16% del totale delle emissioni). Al 2015 gli ossidi di azoto provenienti dalle auto (soprattutto diesel) pesavano per il 16% del totale. La previsione è che al 2030, con la graduale sostituzione di vecchi motori con i nuovi Euro 6d, gli NOx prodotti dalle auto saranno scesi intorno al 7%. Circa 2/3 degli ossidi proverranno da altre fonti, non dal trasporto su strada.

Ciò premesso, tornando nello specifico al profilo delle possibili **implicazioni della decarbonizzazione in chiave elettrica sul Settore dell'automotive**, non si può ignorare come una corretta mobilità sostenibile passi in primo luogo attraverso

l'essenziale **“svecchiamento” del Parco automobilistico attualmente in circolazione**, da incentivare al di fuori di qualsiasi ideologia.

Come riportato recentemente nell'ambito de “Il Sole 24 Ore” del 28 novembre 2019 (da un articolo del Dr. Pier Luigi del Viscovo del “Centro Studi Fleet&Mobility”), solo in apparenza la transizione verso la propulsione elettrica rappresenta il futuro, poiché sarebbe molto più efficace “togliere le auto vecchie dalle strade”: rottamare un'unica autovettura “ante Euro 4”, equivarrebbe infatti ad azzerare le emissioni di ben diciannove veicoli Euro 6.

Pertanto, in base a tale orientamento dottrinale, allo stato attuale l'iniziativa autenticamente *green* potrebbe essere quella di liberare le infrastrutture nazionali dal numero più elevato possibile di automobili circolanti “ante Euro 4” di vecchia immatricolazione, per lo più altamente inquinanti e poco sicure, per poi sostituirle con le vetture Euro 6 o anche con auto usate Euro 4/5.

Tale soluzione è ritenuta assai significativa dall'estensore dell'articolo, laddove si consideri che un'automobile su tre (circa 13,7 milioni in toto) risulta essere “ante Euro 4”, vale a dire con un'anzianità di immatricolazione compresa tra tredici ed oltre vent'anni, con ogni ovvia implicazione in termini di adozione delle necessarie misure di sicurezza attive e passive, oltre che sotto il profilo della sostenibilità ambientale delle anzidette emissioni in atmosfera.

A titolo meramente esemplificativo, si pensi che un'automobile odierna emette in media sostanze inquinanti sino a venti volte inferiori rispetto alle vetture del secolo scorso. E ciò malgrado, le vecchie auto non vengono eliminate dalla circolazione stradale. Anzi, i veicoli Euro 2 e Euro 3 vengono radiate con una cadenza annuale inferiore al 10%, con la conseguenza che occorreranno ulteriori dieci anni per la loro definitiva eliminazione (la velocità di uscita delle auto Euro 1 è invece pari alla metà, dunque saranno necessari almeno vent'anni per rottamarle).

Poiché svariati *media* stimano che nel 2030 il 9% dei veicoli circolanti sarà costituito da auto elettriche, li inviteremmo a chiedersi quanto sia credibile che in Italia nei prossimi dieci anni vengano immatricolati 3,3 milioni di auto elettriche, salvi sconti fiscali ed incentivi. Tale effetto si otterrebbe solo vendendo sin d'ora trecentomila veicoli elettrici l'anno, mentre ad oggi siamo alla quota annua di seimila auto vendute.

Inoltre, anche a voler concedere veridicità a detta stima, oltre nove automobili su dieci avrebbero ancora un motore termico.

Forse, dunque, occorrerebbe accettare il fatto che togliere dalle strade le auto inquinanti sia molto più *green* che mettere su strada poche migliaia di elettriche.