

**Audizione presso la Commissione 10° Industria, Commercio e Turismo  
Senato della Repubblica  
11 novembre 2015**

**Position Paper Ddl Concorrenza (S.2085)**

**La filiera automotive - chi siamo**

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA e rappresenta la filiera del mondo automotive, nella quale si collocano tutti i produttori di veicoli, rimorchi, veicoli per servizi ecologici, autobus e componenti sia per il trasporto di persone che di merci.

In termini numerici la filiera conta 1,2 milioni di addetti (diretti e indiretti) sul territorio e rappresenta con 70 miliardi di euro versati il 16,8% del gettito fiscale complessivo pari al 4,4% del PIL, mantenendo il primato tra i maggiori Paesi europei, che hanno invece una media del 3,3%.

**Rilevanza dell'industria della mobilità nel contesto italiano ed europeo**

	<u>Europa</u>	<u>Italia</u>	
<b>Addetti</b> (diretti e indiretti della filiera produttiva)	12 mln	> 1,2 mln	
<b>Investimenti R&amp;D</b>	40 mld €	3 mld €	
<b>Entrate Fiscali</b>	400 mld € (EU14)	70 mld €	➔ 16,8% del gettito fiscale nazionale
<b>Entrate Fiscali / PIL</b>	3,3 % (EU15)	4,4 %	
<b>Contributo del manifatturiero al valore aggiunto del Paese</b>	15,5 %	15,6 %	20 % nel 2001
- Germania	23 %	22 % nel 2001	
<b>Target europeo 2020</b>	20 %		

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati e stime ISTAT, EUROSTAT, ACEA e altre organizzazioni del settore automotive

Tra il 2009 e il 2014 il gettito proveniente dal settore automotive è cresciuto dell'8,3%, a fronte di un forte ridimensionamento dei volumi di nuove immatricolazioni nello stesso periodo (-37%).

Come è noto, negli anni recenti il comparto dell'automobile ha sofferto una grave crisi di consumi, con perdite di fatturato incredibilmente prolungate e pesanti: una situazione pesantissima sia dal punto di vista del mercato, che della produzione.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Gli effetti negativi si sono estesi anche al parco circolante, è aumentata infatti l'anzianità per tutte le tipologie di veicolo (l'età mediana delle autovetture è salita a quasi 10 anni e le vetture con più di 10 anni sono passate dal 34,9% nel 2007 al 49,6% nel 2014), con un forte impatto negativo in termini di sicurezza stradale e di inquinamento atmosferico. Il mercato degli autoveicoli, dopo i livelli record del 2007, ha registrato 6 anni consecutivi di contrazione, con un ridimensionamento del 46%, riportandosi sui livelli del 1979.

Nel 2014 il mercato delle auto si è chiuso con il segno positivo (+4,3%), dopo anni di domanda in continua contrazione e le previsioni di chiusura per il 2015 stimano un mercato attorno a 1,54-1,56 milioni di autovetture. Quello italiano è un mercato di sostituzione e i volumi attuali delle vendite sono comunque al di sotto dei volumi necessari per un rinnovo del parco circolante. Nei principali comuni capoluogo di regione si assiste ormai ad un lento ma progressivo ridimensionamento del parco circolante, queste città sono in grado di offrire comunque alternative al mezzo privato che altre città più piccole non offrono. Il parco circolante delle principali città comune capoluogo di regione rappresenta solo il 12,4% del parco complessivo nazionale delle autovetture.

Nel 1° semestre 2015 sono state prodotte quasi 157.000 autoveicoli in più rispetto al 1° semestre 2014 (+43,3%), il contributo del segmento delle autovetture è stato di oltre 130.000 unità (+63%).

La produzione industriale complessiva del nostro paese è cresciuta dello 0,8% nei primi 8 mesi 2015, grazie alla produzione del settore automotive (autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, componenti) che registra la maggior crescita tendenziale: +26,8% (dati ISTAT).

Fino ad oggi la componentistica è riuscita ad ottenere una buona performance grazie all'export, vedendo crescere il proprio fatturato del 3,6% nel 2014, per un valore complessivo di 40 miliardi di Euro. Del resto, anche nei precedenti anni di crisi, con un mercato nazionale dell'auto in costante contrazione dal 2008 e livelli di produzione di vetture scesi sotto la soglia critica delle 400.000 unità all'anno, questo settore ha dimostrato una buona tenuta, grazie all'alto fattore di innovazione e di qualità dei prodotti e dei processi delle imprese, che hanno saputo mettere a frutto nei mercati esteri le proprie strategie di sviluppo.

### **La componentistica in Italia – Dati 2014**

<b>Fatturato</b>	<b>N. aziende</b>
40 mld € (+3,6%)	Oltre 2.500
<b>Export</b>	<b>Addetti</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 19,3 mld € (-0,2% sul 2013)</li> <li>• Saldo bilancia commerciale: 7,5 mld € (-7%)</li> </ul>	165.000

Tuttavia oltre al rilancio della produzione, necessario per giustificare la tenuta della filiera e la permanenza delle grandi multinazionali sul nostro territorio, è necessario anche lavorare sulle condizioni di contesto in cui la nostra industria opera: dalla riduzione dei costi generali di produzione (lavoro, energia, trasporti ecc.) al superamento della burocrazia pervasiva e

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

bloccante, alla riduzione delle crescenti imposizioni fiscali che il settore automotive ha subito negli ultimi anni (tra cui i costi assicurativi), fino alle semplificazioni in termini di regolamentazione, obiettivo quest'ultimo ben delineato nella proposta di legge sulla Concorrenza all'esame di codesta Commissione.

## **Posizione Associativa sul DDL Concorrenza**

Nel provvedimento attualmente in esame presso la Commissione 10° Industria del Senato sono contenute norme di nostro specifico interesse, che auspichiamo possano rimanere immutate nel passaggio parlamentare atteso. In particolare le norme sono relative a:

- **Articoli 3 e 9 - RC Auto, Telematica Assicurativa** : abbiamo fortemente apprezzato il recepimento nell'attuale testo del DDL Concorrenza del principio di interoperabilità e portabilità dei dispositivi (box telematiche) per la telematica assicurativa, garantita dai service provider del settore (al fine di consentire all'assicurato di cambiare compagnia senza dover rimuovere il device) e l'introduzione di sconti sui prezzi delle polizze stabiliti dall'IVASS.

- **Articolo 3 - Tutela del settore dei ricambi auto (mercato Aftermarket)**: ANFIA ha, altresì, accolto favorevolmente la soppressione della proposta inizialmente inserita nel DDL in tema di cessione del credito e risarcimento in forma specifica per gli assicurati attraverso il ricorso alle carrozzerie cosiddette "convenzionate", che di fatto rappresentavano una sostanziale limitazione della libera concorrenza ed una evidente distorsione nel mercato dell'autoriparazione e della componentistica/ricambistica auto.

- **Articolo 35 - Diffusione rete carburanti alternativi**: abbiamo fortemente apprezzato la riformulazione operata nel passaggio alla Camera dell'art. 35 che - rispetto al testo originario - torna a reintrodurre la necessità di sviluppare la rete nazionale dei carburanti alternativi (metano per autotrazione, Gpl o idrogeno), assicurando la presenza contestuale di più tipologie di carburanti nei nuovi impianti di distribuzione, salvo che non vi siano ostacoli tecnico-economici per l'installazione e l'esercizio degli stessi, che verranno opportunamente individuati con decreto del MISE.

### **1. RC Auto e Telematica Assicurativa**

Richiesta: Mantenere l'attuale formulazione degli articoli 3 - 9 del DDL Concorrenza

Ricordiamo che ANFIA è rappresentativa della filiera italiana di provider di insurance telematics e di produttori di box telematiche. Il Gruppo di lavoro Telematica di ANFIA comprende le maggiori aziende italiane del settore (quali Infomobility.it - Magneti Marelli - Meta System - Octo Telematics - Targa telematics - Viasat - Vodafone Automotive) che rappresentano il 100% del mercato italiano della telematica assicurativa e il 70% del mercato dei servizi per il veicolo connesso, con circa 7 milioni di scatole telematiche installate che rendono il nostro Paese uno dei maggiori mercati europei e mondiali.

La leadership indiscussa delle nostre imprese della telematica assicurativa deve inoltre essere letta in stretta commistione con quanto si sta sviluppando in Europa in tema di chiamata di

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

emergenza. Tutti gli sviluppi tecnologici in corso sono pienamente coerenti con quanto richiesto dal legislatore europeo in tema di eCall pubblico, come noto, dovrà essere obbligatoriamente previsto sulle vetture di nuova omologazione a partire da Marzo 2018.

Partiamo dal presupposto che il tema della RC auto è un tema molto delicato, sul quale come Paese siamo ben lontani dall'Europa. Un recente studio di IVASS opera una comparazione tra i prezzi medi pagati, per la sola responsabilità civile auto, dagli assicurati italiani e quelli di Germania, Francia, Spagna e Regno Unito.

La media dei premi del periodo 2008-2012 evidenzia che in Italia viene corrisposto un premio medio r.c. auto di tariffa (401 euro) maggiore di 144 euro (56 per cento in più) rispetto alla media (257 euro).

Gli assicurati italiani, in dettaglio, hanno sostenuto spese per il costo dei sinistri - premio puro - (329 euro) più elevate del 48,8 per cento (108 euro) della media (221 euro) e del 39,6 per cento (21 euro) per le commissioni di acquisizione e spese di amministrazione nel loro insieme (74 euro).

La situazione più recente disponibile per la ricerca (2012) evidenzia peraltro una differenza del premio medio di tariffa italiano rispetto alla media U.E. ancora più elevata rispetto a quella riscontrata per il periodo 2008-2012 (154 euro, pari al 58 per cento in più) a fronte di un decremento del costo sinistri di 38 euro (premio puro da 329 a 291, pari al 42 per cento sopra la media) e di un aumento di tre euro per i costi per commissioni e le spese di gestione (da 74 a 77). (Fonte: IVASS, 2014)

Anche i dati ANIA testimoniano che, nel 2013 si è registrata una riduzione del numero dei sinistri passata da 2,3 milioni nel 2012 a 2,1 milioni nel 2013, una riduzione del costo medio per sinistro passata da 3,5% nel 2012 a 2,3% nel 2013, un decremento degli oneri relativi ai sinistri computati in 23.480 milioni nel 2012 e in 21.311 milioni nel 2013. Ciò nonostante sono aumentati i costi amministrativi e generali (cd. oneri di gestione) delle assicurazioni da 8.018 milioni nel 2012 a 8.041 milioni nel 2013.

(Fonte: ANIA, L'Assicurazione italiana 2013-2014).

In questo quadro caratterizzato da costi assicurativi molto alti, determinante è il ruolo che la Telematica Assicurativa può giocare per la riduzione dei premi e l'efficientamento del processo di intervento e riparazione del veicolo post incidente. La consapevolezza di tale ruolo, risulta evidente anche osservando la propensione all'innovazione di alcune delle maggiori compagnie assicurative nazionali - es. Unipol, Generali - divenute tra i principali driver della telematica assicurativa.

La previsione inserita nel DDL all'Articolo 3 (Trasparenza e risparmi in materia di RC obbligatoria veicoli a motore), che reca modifiche all'articolo 132-ter del Codice delle assicurazioni private in materia di sconti obbligatori, pone tra le condizioni, in presenza delle quali le compagnie assicurative praticano obbligatoriamente uno sconto significativo del prezzo della polizza determinato dall'impresa nei limiti stabiliti dall'IVASS, l'accettazione da parte dell'assicurato ad installare la scatola nera.

L'Articolo 9 (Valore probatorio delle scatole nere e di altri dispositivi elettronici) apporta modifiche al Codice delle assicurazioni private inserendo l'art. 145-bis relativo al valore probatorio delle scatole nere. In tale nuova formulazione viene indicato che i dati raccolti dalle

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

scatole nere formino piena prova, nei procedimenti civili, salvo prova contraria di malfunzionamento. L'interoperabilità e portabilità di tali dispositivi è assicurata dai provider di telematica assicurativa, i cui dati identificativi sono comunicati all'IVASS.

ANFIA ha molto apprezzato il recepimento nell'attuale testo del DDL di quanto da tempo sostenuto in merito all'interoperabilità garantita dai service provider di telematica assicurativa (al fine di consentire all'assicurato di cambiare compagnia senza dover rimuovere il device) e in merito agli sconti i cui limiti verranno stabiliti dall'IVASS.

ANFIA, dunque, auspica che nel percorso di approvazione del testo del disegno di legge così come pervenuto dalla Camera rimanga invariato.

In merito alle procedure di interoperabilità tra service provider, gli stessi, rappresentati congiuntamente da ANFIA, hanno provveduto a redigere le procedure di interoperabilità e si rendono disponibili fin d'ora a fornire il proprio attivo contributo alle Istituzioni competenti nella definizione della disciplina di dettaglio che deriverà dal presente DDL, oltre che dalle norme attuative della Legge 24 marzo 2012 n° 27.

## **2. Tutela del settore dei ricambi auto (mercato Aftermarket)**

Richiesta: mantenere l'attuale formulazione dell'art 3

ANFIA ha, altresì, accolto favorevolmente la soppressione delle lettere d), e), f) del medesimo articolo 3 in tema di cessione del credito e risarcimento in forma specifica attraverso il ricorso alle carrozzerie cosiddette "convenzionate", che di fatto rappresentavano una sostanziale limitazione della libera concorrenza ed una evidente distorsione nel mercato dell'autoriparazione e della componentistica/ricambistica auto.

## **3. Diffusione rete carburanti alternativi**

Richiesta: mantenere l'attuale formulazione dell'art. 35

La questione di massima rilevanza è contenuta nell'articolo 35 del Disegno di legge S.2085 per il Mercato e la Concorrenza, in esame presso la Commissione 10° Industria del Senato, che riguarda l'introduzione del cosiddetto "terzo carburante" (carburante alternativo) nella realizzazione di nuovi distributori di carburanti.

Come è noto, l'importanza della diffusione del terzo carburante è, innanzitutto, giustificata da ragioni imperative di interesse pubblico, quali lo stato emergenziale della qualità dell'aria dei principali centri urbani nazionali e la necessità di procedere verso una sensibile riduzione delle emissioni di CO2 dal trasporto veicolare (principi di sanità pubblica e tutela ambientale), nonché la possibilità da parte di un numero sempre maggiore di cittadini di accedere a fonti energetiche più economiche di quelle tradizionali (principio della tutela dei consumatori). Ciò evidenzia la necessità di proseguire il percorso intrapreso negli ultimi anni a livello regionale di diffusione di distributori per i carburanti alternativi volti al perseguimento di una mobilità sostenibile.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Fondamentale ricordare, che, dietro alle misure di diffusione del cosiddetto “terzo carburante” vi sono settori produttivi importantissimi per il nostro Paese, quali quelli del Metano per autotrazione, la cui filiera industriale nazionale è riconosciuta come leader a livello mondiale, rappresentando circa 20.000 occupati, 50 PMI ed un fatturato di 1,7 MLD €.

In particolare l’attuale formulazione dell’articolo 35 (Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione), così come emersa dal percorso legislativo alla Camera dei Deputati, mira a modificare l’art. 83-bis del Decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 recante “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributaria”, convertito in legge n. 133/2008, torna a reintrodurre la necessità di sviluppare la rete nazionale dei carburanti alternativi (metano per autotrazione, Gpl o idrogeno), assicurando la presenza contestuale di più tipologie di carburanti nei nuovi impianti di distribuzione, salvo che non vi siano ostacoli tecnico-economici per l’installazione e l’esercizio degli stessi, che verranno opportunamente individuati con decreto del MISE, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture, sentite l’Autorità garante della concorrenza e del mercato e la Conferenza Stato Regioni.

Importante a nostro avviso il coinvolgimento della Conferenza Stato Regioni, volto a coordinare le politiche sul piano nazionale e ad agevolare le Regioni stesse, che autonomamente negli ultimi anni hanno già avviato un processo normativo, anticipando l’applicazione degli indirizzi della normativa comunitaria in tema di carburanti alternativi (Direttiva DAFI del Parlamento e del Consiglio europeo 2014/94/UE - 28 ottobre 2014 sulla “Realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi” che inserisce nell’ordinamento l’obbligo di pianificare l’infrastruttura distributiva dei carburanti a basso impatto ambientale entro 2 anni dall’entrata in vigore della Direttiva stessa ovvero entro novembre 2016).

In conclusione, nel ribadire la necessità di mantenere invariato il testo formulato presso la Camera dei Deputati, già frutto di una mediazione politica e tra i diversi interessi in gioco, si vuole sottolineare quanto già evidenziato dal parere reso dalla Commissione XIV Politiche dell’Unione Europea della Camera dei deputati sullo schema di provvedimento: la formulazione attuale risulta essere coerente sia con i principi di libera concorrenza che con le esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi, che, ricordiamo, sono egualmente meritevoli di tutela secondo il diritto comunitario.

La certezza che l’attuale formulazione sia coerente con il principio della libera concorrenza si evince anche dalla relazione dell’Antitrust, che non ha rilevato alcuna osservazione sull’attuale previsione dell’art.35.