

## COMMISSIONI RIUNITE

### IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e X (Attività produttive, commercio e turismo)

#### S O M M A R I O

#### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva su Auto e Mobilità 4.0 ( <i>Deliberazione</i> ) .....	52
ALLEGATO ( <i>Programma</i> ) .....	53
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	52

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Mercoledì 5 febbraio 2020. — Presidenza della presidente della X Commissione Barbara SALTAMARTINI.*

#### **La seduta comincia alle 14.**

**Indagine conoscitiva su Auto e Mobilità 4.0.**  
*(Deliberazione).*

Barbara SALTAMARINI, *presidente*, ricorda che nella riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi delle Commissioni riunite IX e X, dello scorso 15 gennaio si è convenuto di svolgere un'indagine conoscitiva su Auto e Mobilità 4.0. Avverte che, al riguardo, è stata acquisita, ai sensi dell'articolo 144,

comma 1, del regolamento, la prescritta intesa del Presidente della Camera.

L'indagine conoscitiva dovrebbe concludersi entro il 30 settembre 2020.

Propone, quindi, di deliberarne lo svolgimento sulla base del programma concordato in sede di Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, delle Commissioni riunite IX e X (*vedi allegato*).

#### **La seduta termina alle 14.05.**

#### UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

*Mercoledì 5 febbraio 2020.*

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.05 alle 14.10.

ALLEGATO

**Indagine conoscitiva su auto e mobilità 4.0.****PROGRAMMA**

Tre grandi rivoluzioni sono iniziate per il settore dell'auto e della mobilità: la transizione verso la decarbonizzazione, l'avvento dell'auto a guida autonoma e l'affermarsi di soluzioni di mobilità condivisa. Le conseguenze saranno di enorme rilevanza per le persone, per le comunità, per l'economia e per le istituzioni.

Vanno innanzitutto approfondite le ragioni per le quali la transizione è stata promossa dall'Unione europea e valutato il contesto globale dello sviluppo dei nuovi modelli di mobilità, considerando che la transizione verso la decarbonizzazione, l'avvento dell'auto a guida autonoma e l'affermarsi di soluzioni di mobilità condivisa dovranno affermarsi anche nel nostro Paese dove il settore dell'automobile ha un importante impatto nell'economia nazionale, con un volume di affari di oltre 196.000 milioni di euro, pari al 11,2 per cento del PIL.

L'Italia, pur scontando ritardi rispetto ad altri Paesi UE, continua a rappresentare un'eccellenza nel comparto globale dell'auto, dei componenti e dei servizi collegati. Il settore dell'auto nazionale, dopo alcuni anni positivi, ha ora la necessità di gestire i fattori di cambiamento attraverso una maggiore apertura a nuove tecnologie, produzioni e investimenti, in primo luogo puntando su un graduale ed equo passaggio alla decarbonizzazione che coinvolga tutti gli attori della filiera della mobilità. È necessario valutare attentamente anche gli impatti economici, tecnologici ed occupazionali di tali processi, al fine di delineare una modalità ed una tempistica della transizione che non si

risolvano in un danno al sistema produttivo nazionale ma consentano una ripresa del settore.

Molto evidenti sono i cambiamenti in atto anche nel nostro Paese nel settore della mobilità: da un lato una rivoluzione verde, che punta alla decarbonizzazione totale dei trasporti e della mobilità, e dall'altro una rivoluzione digitale che coinvolge l'auto a guida autonoma e le soluzioni di mobilità condivisa. Anche in Italia il settore della mobilità elettrica è in espansione, in quanto cominciano a diffondersi auto con emissioni prossime a zero e crescono gli investimenti per le infrastrutture di ricarica. Il settore può inoltre contare su una consistente produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, per la quale il Paese è secondo a livello europeo. L'espansione del settore elettrico e del biocarburante, ad oggi limitato ad una frazione molto ridotta del parco circolante, deve poi confrontarsi in relazione alla sfida dei costi e della versatilità d'uso che sono elementi cruciali nella mobilità privata e commerciale, oltre ad altri settori industriali quali ad esempio quello agricolo e quello del trasporto pesante.

La transizione verso la mobilità elettrica va di pari passo con l'evoluzione tecnologica. Connettività, mobilità condivisa e guida autonoma caratterizzano sempre di più le automobili. Cambia quindi il prodotto, ma ancor prima cambia il processo industriale e distributivo che riguarda la mobilità, soprattutto quella urbana, ma non solo. Particolarmente attivo in termini di innovazione e proposta di soluzioni è il fronte delle case automobilistiche e della componentistica. Tra i

diversi fattori che incideranno sulla produzione e sul mercato degli autoveicoli, a breve il principale è quello indotto dal raggiungimento degli obiettivi in materia di emissioni (2020/2021 nuovo target a 95 g/km per le emissioni di CO<sub>2</sub> delle nuove auto immatricolate), che comporterà esiti certamente molto rilevanti su tutto il panorama del settore automobilistico.

In questo senso anche la maturità e la fattibilità tecnologica di scelte future a medio lungo-termine come l'alimentazione ad idrogeno devono essere approfondite.

Venendo agli effetti della rivoluzione digitale, società *high-tech*, produttori di sistemi digitali integrati, piccole e grandi aziende tecnologiche stanno trovando, anche nel nostro Paese, sempre più spazio nel nuovo e più ampio mercato di « Auto e Mobilità 4.0 ».

Da ciò consegue che il settore dell'auto si caratterizzerà non solo perché produrrà sempre di più automobili a impatto prossimo a zero ma anche, nella fase di transizione verso la decarbonizzazione, per l'introduzione di sistemi meno inquinanti che progressivamente sostituiranno le attuali soluzioni a elevato impatto ambientale. I benefici si misureranno sia dal punto di vista della riduzione del surriscaldamento globale e dei suoi effetti negativi, sia dal punto di vista dell'economia. Tra gli obiettivi del nuovo modello di mobilità vi è anche quello di ridurre le importazioni di combustibili fossili, con positivi effetti sulla bilancia commerciale e sulla sicurezza energetica nazionale.

Con riferimento alla mobilità condivisa, vanno considerati gli impatti economici delle soluzioni che si intendono adottare, nonché quelli culturali, ove si consideri che la mobilità autonoma è stata fino ad oggi considerata un valore.

Occorre anche approfondire i temi legati alla promozione concreta di una mobilità maggiormente sostenibile, che deve risultare socialmente equa e basata in misura più consistente su strumenti incentivanti e informativi che su divieti. In questo uno scopo di breve a termine può

essere lo svecchiamento del parco circolante privato oggi obsoleto come età media e come livello emissivo.

Per affrontare la sfida delle tre rivoluzioni dell'auto sintetizzate nell'espressione « Auto e mobilità 4.0 » occorre da parte degli operatori della filiera dell'auto la capacità di innovare con lo sviluppo di nuovi modelli di business e tecnologie in un contesto caratterizzato da una forte competitività a livello internazionale. In tale ambito occorre valutare quale apporto potranno offrire le politiche pubbliche. Affrontare « Auto e Mobilità 4.0 » comporta però anche il coinvolgimento degli individui, delle comunità e delle istituzioni che devono creare il contesto normativo necessario per promuovere e favorire la transizione verso una mobilità sempre meno impattante che il nostro Paese non può subire ma deve gestire da protagonista.

Per questo è indispensabile innanzitutto una riflessione strategica a livello di sistema, volta ad avviare e velocizzare i cambiamenti culturali, normativi, ivi compresi incentivi e misure di sostegno fiscale, infrastrutturali e industriali necessari.

Le Commissioni intendono ascoltare in audizione:

i rappresentanti delle Istituzioni politiche;

il Ministro dello Sviluppo Economico;

il Ministro delle Infrastrutture e trasporti;

il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

il Ministro dell'Economia e delle Finanze;

il Ministro dell'Università e della Ricerca;

i rappresentanti dei ministeri e degli enti pubblici con competenze nel settore dell'auto e della mobilità;

i rappresentanti di enti territoriali;

i rappresentanti delle Autorità di garanzia;

i rappresentanti di associazioni di categoria e delle organizzazioni sindacali di settore;

i rappresentanti delle organizzazioni agricole;

i rappresentanti delle associazioni dei consumatori;

i rappresentanti di istituzioni di ricerca con competenze nel settore dell'auto e della mobilità; professori universitari ed esperti della materia;

i rappresentanti delle imprese del settore, quali:

i produttori ed i distributori di autoveicoli nel nostro Paese, nonché le loro associazioni rappresentative;

i produttori della componentistica automobilistica e tecnologica;

gli operatori e le reti di assistenza ufficiali ed indipendenti;

le società di autonoleggio a breve e lungo termine, le società fornitrici di *car sharing*, *car pooling* e *ride sharing*;

le compagnie di assicurazione;

le aziende operanti nel settore del leasing e dei servizi finanziari in genere;

i rappresentanti delle associazioni degli automobilisti;

i produttori di energia elettrica;

i produttori e distributori di carburanti, lubrificanti e servizi collegati;

le aziende del settore della telematica al servizio della mobilità;

le aziende di trasporto pubblico locale;

i gestori delle infrastrutture stradali.

Termine dell'indagine: 30 settembre 2020.