

approccio integrato alle politiche di ecoinnovazione. I temi qui di seguito elencati meritano a nostro avviso un approfondimento tempestivo e una soluzione. Occorre affiancare le sovvenzioni in ricerca, finanziamenti che sostengano la sperimentazione dei servizi di mobilità più promettenti e innovativi per individuarne di più virtuosi, implementarne le relative tecnologie e depositare brevetti che ne tutelino la replicabilità e l'esportazione.

Parallelamente, occorre individuare le *best practice* già in atto sul territorio nell'utilizzo dei servizi di trasporto intermodali ed ecocompatibili per la movimentazione di passeggeri e merci, diffonderne la conoscenza e promuoverne l'utilizzo. Servono politiche fiscali che incentivino l'acquisto di mezzi di trasporto ecocompatibili e premino con defiscalizzazioni i comportamenti più responsabili sotto il profilo della ecomobilità. Parimenti, è necessario educare i cittadini e formare le giovani generazioni a un utilizzo maggiormente responsabile dei mezzi di trasporto.

Sono necessarie anche direttive specifiche che agevolino la diffusione di mezzi di trasporto ecocompatibili e decreti attuativi per le leggi già esistenti ma facoltative, quali ad esempio la legge Ronchi sul *mobility management* per le aziende con più di 300 dipendenti.

Sono necessari, infine, accordi commerciali chiari con l'estero che contemplino la definizione di politiche tecnologicamente neutrali e lascino ai costruttori la libertà di decidere su quali tecnologie investire. Il compito della politica sia nazionale sia europea in questo senso è quello di fornire linee guida basate sui livelli di *performance* ambientali.

I migliori risultati si ottengono mediante un *mix* di politiche che non riguardino unicamente l'automobile, ma l'intero sistema del trasporto, incluso l'utente e i servizi di infomobilità.

Esempi della validità dell'applicazione di un approccio integrato, con particolare riferimento alle emissioni di CO₂, sono riportati in un recente lavoro di analisi che la ANFIA ha svolto in collaborazione con l'Organizzazione internazionale di co-

struttori di veicoli a motore quantificando con dati concreti gli impatti derivanti dall'applicazione combinata di diverse politiche.

Primo esempio positivo è quello del Giappone: dal 1995 al 2007, grazie a un *mix* equilibrato di politiche e di efficientamento del veicolo, di gestione del traffico e di educazione dell'utente, la nazione giapponese ha ottenuto importantissimi risultati in termini di abbattimento di CO₂, ossia 36 miliardi di tonnellate nell'arco del periodo.

Tra i migliori risultati riportati nello studio vi è anche l'esempio tedesco, che combina misure per il rinnovo del parco, misure fiscali in favore della riduzione di emissioni e obbligo di lezioni di *ecodriving* per conseguire la patente di guida. Questo ha permesso l'abbattimento di 10,3 grammi di CO₂ per chilometro nel giro di un anno.

Ciò che emerge da tutto quello che ho detto è che la missione di una casa di *design*, come la Pininfarina, è quella di vestire la tecnologia di bellezza e di personalità estetica, ma è anche di migliorare la qualità della vita degli individui. Una mobilità urbana sostenibile è raggiungibile e noi siamo determinati a dimostrarlo. Il raggiungimento di questo obiettivo è anche una responsabilità politica del Governo e delle istituzioni. Quello che una piccola ma qualificata società come la nostra può fare è stimolare la discussione presentando nuove idee attraverso lo stile e la tecnologia, e offrire nuove soluzioni al mercato.

A tal proposito l'unica citazione che vorrei fare dei nostri prodotti è quella di due piattaforme di vetture elettriche, una delle quali, Bluecar, sarà in produzione alla fine di quest'anno ed è frutto della collaborazione con un *partner* francese, che dispone della tecnologia delle batterie. La seconda vettura cerca di coniugare l'idea di una mobilità sostenibile integrata che permetta il trasporto sia delle persone sia delle cose tenuto conto del fatto che i volumi di produzione in questo momento

sono ritenuti essere davvero molto bassi, da cui la necessità di incentivarne l'adozione.

Vi ringraziamo per averci invitato a questa audizione. Le due proposte di legge degli onorevoli Lulli e Ghiglia lasciano ben sperare circa la presa di coscienza da parte delle istituzioni della necessità di interventi a sostegno della mobilità a emissioni zero.

Insieme a tutti gli altri attori diamo la nostra massima disponibilità e garantiamo il massimo impegno in questa direzione. Grazie per l'attenzione.

ANDREA DE MARIA, *Responsabile area tecnica di ANFIA*. Desidero portare il punto di vista dell'associazione che rappresento, l'ANFIA, Associazione nazionale filiera industria automobilistica. L'associazione raggruppa i costruttori a vario titolo nel campo dell'*automotive*, costruttori di autobus, di rimorchi, produttori di autoveicoli, carrozzerie di autovetture, camper, pneumatici, autovetture sportive speciali, industriali e componentisti. Rappresentiamo l'intera filiera nazionale, che è uno dei principali creatori di ricchezze e datori di lavoro nel nostro Paese con circa 3.500 aziende e rappresenta, se consideriamo gli addetti diretti e indiretti, oltre 1 milione 200.000 persone. Nel nostro Paese 1 lavoratore su 20 appartiene al settore *automotive*. Il nostro comparto è molto importante anche per quello che riguarda le entrate fiscali dello Stato con oltre 67 miliardi di euro nel 2009.

Entrando un nel vivo del discorso di oggi, noi riteniamo che per perseguire la mobilità davvero sostenibile, che evidentemente è uno degli obiettivi prioritari che l'ANFIA rappresenta, sia necessario procedere allo sviluppo di sistemi di propulsione in grado di emanciparci progressivamente e sempre di più dalla dipendenza dal petrolio e in grado di ridurre le emissioni di CO₂, due obiettivi strettamente connessi tra loro.

La trazione elettrica è sicuramente tra le alternative al petrolio più suggestive e promettenti. Lo sviluppo di veicoli a propulsione puramente elettrica, ma anche

mista, come quella ibrida ad esempio, risulta sicuramente una strategia da considerare per ottenere dei risultati soddisfacenti per la riduzione dei gas serra e dei principali inquinanti.

Per il settore *automotive* questo rappresenta senza dubbio una sfida molto importante e complessa, ma la filiera italiana è pronta a questa sfida: sia come costruttori sia come componentisti siamo al pari dei migliori *competitor* mondiali. Basti ricordare che tra i nostri associati, alcuni dei quali sono presenti oggi, vi sono imprese d'avanguardia nel settore dell'elettrico.

Detto questo, non dobbiamo nasconderci che esistono ancora dei problemi, come è stato ricordato da qualcuno, e che la strada da percorrere è ancora lunga. Se consideriamo le previsioni al 2020 per quello che riguarda la produzione di veicoli, per quella data vediamo che il *mix* prevederà circa 100 milioni di veicoli prodotti, dei quali all'incirca il 19 per cento avrà propulsione alternativa a quella tradizionale, come metano, GPL e ibrido elettrico. All'interno di questo 19 per cento si prevede che il 3 per cento possa essere a trazione elettrica, il resto potrà ancora essere composto da veicoli con motori tradizionali a combustione, benché evoluti, leggeri, piccoli, turbo, con controllo delle valvole, *multiair*, ma rappresenteranno ancora l'80 per cento.

Al 2020, quindi, si prevede ancora una percentuale molto bassa di penetrazione dei veicoli elettrici, parliamo del 3 per cento e quindi, benché sia una tecnologia promettente, rimarrà ancora in complesso abbastanza marginale.

Tra i problemi da risolvere c'è quello dei costi, è stato anche accennato da qualcuno dei relatori prima di me: oggi il costo industriale di un'autovettura elettrica segmento A e B rispetto alle vetture tradizionali è superiore di 10 o 12.000 euro, il delta prezzo per il cliente finale si aggira intorno ai 15.000 euro in assenza di incentivi. La differenza di prezzo è, dunque, ancora molto elevata per i veicoli elettrici e ciò è dovuto al fatto che ancora è una tecnologia non totalmente matura.

Dopo il 2020 il delta del costo industriale potrebbe ridursi a 3.000 euro e il delta del prezzo al cliente finale a 6.000 euro, avvicinandoci così a una condizione in cui i consumatori potranno essere indotti ad acquistare in maniera più ampia i veicoli elettrici. Tuttavia, è importante anche considerare quello che ci dice un recente *survey* del *Financial Times* fatto tra i consumatori, i quali si sono detti propensi ad acquistare un'automobile elettrica a patto che questa non costi più di un veicolo convenzionale, abbia la stessa autonomia e prestazioni e garantisca costi di esercizio inferiori.

Questi fattori ci dimostrano come ancora non siamo in grado di rispondere in maniera totale alla domanda e come, quindi, i veicoli elettrici ancora non siano pronti per diffondersi in maniera capillare tra l'utenza.

Quanto alle emissioni, come è stato peraltro anche accennato prima, occorre valutarne il computo generale, non soltanto quello di emissioni scarico. Occorre ragionare in un'ottica *well-to-wheel*, dal pozzo alla ruota: nel caso dei veicoli elettrici le emissioni sono pari a zero, ma occorre considerare anche la quota di energia e di emissioni che deve essere spesa per produrre l'energia per lo spostamento del veicolo. La trazione elettrica pura è ovviamente a emissioni zero allo scarico, ma considerando anche le emissioni per la produzione dell'energia necessaria alla ricarica delle batterie, emergono elementi interessanti.

Abbiamo preso a riferimento un interessante studio tedesco dove vengono messe a confronto le emissioni in ottica *well-to-wheel* delle varie tecnologie di trazione. I veicoli elettrici sono sicuramente a basso impatto ambientale con delle emissioni in grammi di CO₂ per chilometro molto basse, ma se consideriamo il modo in cui l'energia elettrica viene prodotta, i risultati possono essere molto diversi perché, per esempio, considerato il *mix* della produzione elettrica in Europa attualmente esistente, abbiamo un valore di 75, sicuramente più basso della media attuale dei veicoli circolanti oggi a trazione con-

venzionale, però comunque non del tutto trascurabile. Possono essere presi in considerazione anche veicoli con altre tipologie di trazione, come quella a metano, già molto ecologica se consideriamo le emissioni di particolato di polveri sottili che sono praticamente uguali a zero. Possiamo aggiungere che, se il metano viene prodotto con, ad esempio, l'utilizzo delle biomasse, quindi l'utilizzo di biometano, con un utilizzo al 100 per cento di biometano l'impatto ambientale del veicolo sarebbe esattamente lo stesso del veicolo elettrico. Questo, quindi, va tenuto assolutamente presente.

Esiste, inoltre, un problema di approvvigionamento energetico. Non possiamo non considerare questo aspetto in Italia, che sappiamo dipendere ancora molto per la produzione di energia elettrica da fonti fossili. Non possiamo non pensare al nucleare, che fornirebbe non soltanto un valido contributo per fronteggiare la sfida energetica, ma anche il vantaggio di produrre meno emissioni di CO₂ e di essere meno costoso.

Venendo all'Europa, essa si è recentemente data una nuova *policy*, riportata nella comunicazione del 28 aprile 2010, nella quale sono stati individuati due indirizzi fondamentali da sviluppare simultaneamente: il primo riguarda la promozione di veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico, basati su motori a combustione interna di tipo convenzionale, che continueranno a svolgere un ruolo fondamentale nella mobilità anche di lungo termine, oltre che la promozione degli ibridi, che possono svolgere già oggi un ruolo di ponte verso le tecnologie del futuro, tra cui, evidentemente, l'elettrico; in secondo luogo, va sviluppata simultaneamente la facilitazione nell'applicazione di tecnologie innovative in veicoli a bassissimo consumo di carbonio, tra cui, evidentemente, i veicoli elettrici, ma anche quelli a idrogeno e i carburanti per motori a combustione interna alternativi al diesel e alla benzina, metano, GPL, biogas.

Noi condividiamo pienamente la posizione espressa in queste linee guida dalla Commissione europea. Sosteniamo che

debba essere portato avanti lo sviluppo di un *mix* combinato di tecnologie, senza concentrarsi su un'unica soluzione, che purtroppo sappiamo non essere la panacea di tutti i mali. L'elettrico è senz'altro una delle opportunità, su questo non ci sono dubbi. Visti gli obiettivi dettati dal regolamento CO₂, saranno i singoli costruttori, sulla base delle proprie capacità e della capacità delle loro flotte e del loro *target* di riduzione delle emissioni di CO₂, a scegliere se puntare sull'elettrico o su altre tecnologie, ma è importante ricordare che lo sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche deve essere sostenibile dal punto di vista del mercato oltre che per quello che riguarda il potenziale elevato del risparmio energetico.

Noi riteniamo che nel breve periodo sarà molto difficile per motivi economici equipaggiare su larga scala piccole vetture con tecnologie troppo costose, come ad esempio la trazione elettrica. Una strada possibile da percorrere per cominciare a dare uno stimolo diretto alla domanda innalzando anche la consapevolezza e la familiarità con i nuovi veicoli da parte di privati, è il supporto alla diffusione dei veicoli elettrici nel parco auto pubblico. Concretamente, però, sappiamo che anche la scarsità di risorse pubbliche potrebbe essere un ostacolo a muoversi in questa direzione.

Se, in linea generale, si vuole iniziare davvero a ridurre i livelli di emissioni, soprattutto nei centri urbani, è molto più utile sfruttare tutte le tecnologie disponibili in modo combinato piuttosto che concentrare tutti gli sforzi in un'unica direzione. A nostro avviso, le politiche sulla mobilità devono essere il più possibile tecnologicamente neutre pur lasciando le necessarie flessibilità per far fronte alle necessità che devono essere affrontate, lasciando ai produttori di determinare il modo migliore per raggiungere i *target* di qualità dell'aria.

I principi che vado descrivendo sono stati, peraltro, ufficialmente riconosciuti nel corso della Conferenza mondiale MEET 2 tenutasi tra i ministri responsabili dell'ambiente e dell'energia nel settore dei

trasporti per discutere le politiche e le misure volte a ridurre i gas ad effetto serra e le emissioni e gli inquinanti atmosferici nel settore dei trasporti.

Riteniamo che sia urgente e importante il confronto con le istituzioni, e ringraziamo ancora una volta di essere stati convocati, per definire un quadro di azione programmatico sull'automobile del futuro e sulla mobilità sostenibile in tutte le sue forme, che affronti i temi sia nel breve periodo — sappiamo tutti che quello della concentrazione di polveri sottili nei centri urbani è un grave problema, che deve essere gestito in tempi brevi — sia in un'ottica temporale più lunga creando linee guida chiave che liberino la competitività delle diverse aziende.

Non possiamo non ricordare che l'emergenza ambientale è legata alle alte concentrazioni di inquinanti, soprattutto nelle aree urbane — basti ricordare la procedura d'infrazione pendente sul nostro Paese da parte dell'Unione europea per il superamento dei limiti di Pm10 — e richiede interventi in grado di dare risultati tangibili nell'immediato. Questo obiettivo, a nostro avviso, non è raggiungibile solo con l'incentivazione dell'elettrico, quindi dalle istituzioni ci aspettiamo iniziative programmatiche sui temi dell'efficienza energetica, con misura e carattere duraturo, che pianifichino i necessari investimenti sia nel campo di ricerca e sviluppo, al fine di sviluppare nuove soluzioni tecniche, sia nel campo infrastrutturale, evitando l'errore di puntare su un'unica tecnologia. Auspichiamo che le iniziative delle diverse istituzioni possano confluire in un unico strumento legislativo allo scopo di rispondere efficacemente agli obblighi comunitari, dare alle imprese costruttrici un indirizzo chiaro, coordinato e stabile nel medio periodo alle politiche per la mobilità sostenibile. Noi crediamo che questa sia la strada giusta da percorrere. Ci auguriamo che le istituzioni a tutti i livelli vogliano percorrerla.

GIANNI FILIPPONI, *Direttore generale di UNRAE*. Ringrazio i presidenti Valducci e Dal Lago per questa audizione e conse-

gno alla presidenza due documenti in cui è contenuta una breve panoramica sul settore dell'auto e un *focus* sull'auto elettrica. Sarò velocissimo perché è stato detto tantissimo e anche per raccogliere l'invito del presidente a dare spazio alle domande poiché immagino che queste relazioni avranno suscitato molta curiosità.

L'UNRAE è l'associazione che rappresenta le case estere che operano in Italia, il 70 per cento del mercato, circa 41 miliardi di fatturato e una filiera distributiva che comprende 3.300 concessionari e poco meno di 9.000 officine autorizzate, per un totale di circa 100.000 addetti.

Intervengo dopo il collega dell'ANFIA e su molte cose siamo d'accordo, in particolare sul fatto che c'è bisogno di una politica strutturale di medio e lungo termine di rinnovo del parco. Il problema del rapporto tra automobile e ambiente in Italia, anche in altri Paesi, ma certamente in Italia è, infatti, l'anzianità del parco circolante. Mentre stiamo parlando, su 34 milioni di vetture, circa il 40 per cento sono più vecchie di dieci anni. Questo significa che in termini di inquinamento sono mediamente cinque o sei volte più inquinanti delle macchine che si vendono oggi.

Il dato fa già capire quale sia veramente il tema ed è vero, come è stato detto anche dal presidente della Renault, che non esiste una bacchetta magica, ma c'è bisogno di un *mix* di iniziative, che abbiano però una direzione molto chiara, che non privilegino nessun tipo di tecnologia di alimentazione, ma che abbiano un obiettivo, quello europeo, ossia il livello di CO₂.

Le macchine devono essere incentivate in maniera proporzionale alla riduzione del livello di CO₂ e qui si scoprirà fatalmente che l'incentivo per una macchina elettrica sarà di gran lunga maggiore rispetto a qualsiasi altro tipo di alimentazione. Questo è il primo punto.

Parlavo di un programma strutturale, all'interno del quale certamente si iscrive la problematica dell'automobile elettrica. Io invito chi rappresenta le istituzioni nel nostro Paese a considerare il gravissimo

ritardo con cui l'Italia sta affrontando il problema dell'elettrico. Pensate, una cosa di cui dobbiamo vergognarci, che l'automobile dell'anno votata dai giornalisti europei, il premio più prestigioso che ci sia al mondo nel settore dell'automobile, è la Nissan Leaf, la quale doveva essere lanciata in Italia perché l'Italia è uno dei Paesi principali della Nissan, e che invece è stata lanciata in Inghilterra, Portogallo, Svizzera, mentre parliamo anche in altri Paesi, ma per il momento in Italia il lancio è rimandato *sine die* perché non c'è nulla nel nostro Paese che permetta la commercializzazione di un prodotto del genere.

Giovedì scorso, altro esempio, ero a Milano alla conferenza stampa del Salone di Ginevra e nell'ambito di una relazione di un'ora e mezza, abbiamo sentito parlare per un'ora e un quarto di automobili elettriche. C'è un padiglione soltanto per l'automobile elettrica, c'è un percorso per i visitatori anche elettronico solo per l'automobile elettrica, c'è un percorso di prove su strada solo per le automobili elettriche. Gli espositori sono circa una quarantina. Associati all'UNRAE sono tutti i grandi gruppi che potete immaginare, e tutti hanno presentato o hanno in cantiere o sono alla vigilia di lanciare una, due o dieci automobili elettriche.

GABRIELE CIMADORO. Tranne Marchionne !

GIANNI FILIPPONI, *Direttore generale di UNRAE*. Non è associato all'UNRAE, ma all'ANFIA, che è l'associazione delle case italiane.

Vi invito a tenere molto presente quello che vado dicendo: qui c'è un rischio notevolissimo che il sistema Italia perda un treno importantissimo del futuro tecnologico, direi forse la cosa principale che è successa e che sta succedendo da trent'anni a questa parte nel settore dell'automobile che, come è stato detto correttamente, rappresenta una parte importantissima dell'economia e della società. Questo treno lo prenderà qualcun altro.

Mentre sono d'accordo con il collega dell'ANFIA sull'aspetto relativo al rinnovo

del parco, e sulla fissazione di parametri precisi di livello del CO₂ e sulla calibrazione degli incentivi su questi parametri, quindi ottenibili come si possono ottenere, con le varie alimentazioni — lo zero emissione si ottiene solo con l'elettrico, non ci sono dubbi — non sono d'accordo su altre cose che sono state dette e, in particolare, sul costo delle automobili elettriche.

La settimana scorsa sono state lanciate a Parigi dalla Renault le prime automobili elettriche al prezzo del diesel e il presidente della Renault, Jacques Bousquet, mi autorizza a dire che in Italia verrà seguita la stessa strategia, verranno lanciate al prezzo del diesel, con l'aggiunta, ovviamente, della componente batterie, che può far variare di 4-5.000 euro il prezzo. Questo è il motivo per cui in giro per l'Europa tutti gli incentivi, ne posso menzionare in Inghilterra, in Germania, in Francia, in Spagna, in Paesi anche più piccoli, sono di circa 5.000 mila euro, come è stato detto, ossia per accompagnare il cliente nei primi anni fino a quando l'industria — intesa come somma delle varie industrie, non soltanto l'automobile, ma quella delle batterie e dell'alimentazione in senso generale — con le sue economie di scala, con il suo progresso tecnologico, non sarà in grado di offrire prezzi inferiori.

Non voglio portarvi via molto tempo. L'UNRAE è favorevolissima ai due disegni di legge Lulli e Ghiglia, siamo d'accordo su tutto. Rafforzo la posizione espressa dal presidente Bousquet, al primo posto va la rete delle centraline, dobbiamo assicurare l'italiano che troverà alimentazione dappertutto e farlo in tempi più brevi possibili; c'è ovviamente il profilo dell'incentivazione all'acquisto, ma c'è soprattutto il profilo delle norme e del coordinamento tra norme nazionali e norme locali.

Su questo vi invitiamo veramente a stimolare un tavolo di *governance* interministeriale e interistituzionale, al quale ci farebbe piacere essere presenti, ma da fare veramente in tempi strettissimi. Non rubo altro tempo e ringrazio dell'attenzione.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

In luogo di una replica i rappresentanti potrebbero eventualmente inviare le risposte scritte alle domande che rivolgeranno i colleghi perché ricordo che alle ore 13.00 sia la IX sia la X Commissione sono convocate per lo svolgimento di altri punti all'ordine del giorno.

MARCO MAGGIONI. Ho valutato positivamente la proposta di Piaggio riguardo alla possibilità di fornire l'accesso alle ZTL soltanto a chi è mosso da un motore elettrico, così come la proposta degli sgravi assicurativi. Ci si può lavorare, credo siano due proposte concrete, e quindi assolutamente accoglibili.

Passo subito alle domande. Conosciamo, e lo viviamo ormai ogni anno nel periodo estivo, il picco di consumo di energia elettrica che rischia di arrivare addirittura a saturare la disponibilità presente in Italia sulla rete: esiste una proiezione che ci dica, rispetto ai margini esistenti, quante vetture potremmo introdurre oggi in Italia? Serve anche a capire se l'introduzione di nuove vetture elettriche comporterebbe la necessità di investire per produrre nuova energia elettrica da parte dall'autorità elettrica.

La seconda questione è la seguente. Se guardiamo l'automobile elettrica nell'ottica dell'opportunità di emanciparci dal petrolio, è chiaro che è assolutamente la strada principe da seguire, ma esiste anche un'ottica ambientale: valutando l'impatto come costo ambientale di produzione dell'automobile elettrica, rispetto all'automobile con motore termico o addirittura con motore ibrido, il processo produttivo è vantaggioso rispetto all'assenza di emissioni? L'automobile elettrica non genera maggiori impatti a livello produttivo rispetto alle forme ibride o termiche?

Inoltre, con le risorse disponibili oggi nel Paese la strada migliore da seguire è quella di investire esclusivamente sull'elettrico oppure sull'ibrido?

L'ultima domanda è più tecnica: oggi c'è necessità di prevedere una normativa,

un sistema *standard* di ricarica oppure il mercato si è già orientato in una direzione ben precisa?

SANDRO BIASOTTI. Cercherò di essere velocissimo anche se avrei parecchie domande da rivolgere e considerazioni da fare. Dico subito che approfondiremo certamente tutte le relazioni molto interessanti, per le quali vi ringraziamo, ma che un po' di confusione me l'hanno creata in questi ultimi minuti, ma anche nell'ultima settimana.

Abbiamo audito la settimana scorsa Marchionne. Vi inviterei a leggere il resoconto stenografico, non la relazione consegnata: a una domanda sull'elettrico Marchionne ha sostanzialmente risposto, se ricordo bene, che non ci crede e che i costi dell'elettrico non sono percorribili. Questo ci ha lasciato abbastanza perplessi vista anche l'autorevolezza, come mi lascia anche perplesso la relazione dell'ANFIA, che ripercorre un po' più specificatamente quanto detto, in contrapposizione con altre affermazioni. A noi non risulterebbe, ad esempio, che i prezzi siano abbastanza vicini a quelli di autoveicoli con motori tradizionali, come invece veniva sostenuto dal presidente della Renault e dall'UNRAE. Ci farebbe molto piacere avere una panoramica dei prezzi tra i motori tradizionali e i motori elettrici delle varie case italiane e straniere, ci aiuterebbe molto.

Ritenete, in carenza di risorse, che sono evidenti, che per esempio lavorare sulla deducibilità al 100 per cento sia dell'IVA sia del costo dell'automobile da parte delle società o di chi ha attività economiche, possa essere di forte aiuto? Sapete, infatti, che oggi abbiamo la deducibilità al 40 per cento sia del prezzo sia dell'IVA e questo crea notevoli problemi di rinnovo del parco macchine.

Mi fermo qui per dare spazio anche ad altri.

GABRIELE CIMADORO. Vorrei proprio partire dalla relazione di Marchionne, ampiamente testimoniata. Noi registriamo, naturalmente, il ritardo assoluto dell'Italia rispetto a tutti gli altri Paesi nel mondo,

ma ad aggiungere preoccupazione a questa vicenda è stata proprio l'audizione di Marchionne, il quale rappresenta oggi l'unico gruppo nazionale, tutto il gruppo nazionale, purtroppo negli anni è successo questo in Italia e consentirlo a mio avviso è stato un errore enorme.

Personalmente sono per un mondo elettrico o ibrido o quello che sarà. Non ho risposte da dare, voi le darete meglio di me e il mercato stesso probabilmente lo farà, ma il dramma che registriamo è che purtroppo il nostro Paese rimarrà alla sbarra e starà a guardare la crisi inevitabile, riscontrata sempre dalla stessa relazione, del mercato dall'automobile in Italia, laddove ci sono nazioni vicine che porteranno delle macchine bellissime e andranno a energia elettrica.

Io non ho domande specifiche da fare, mi interrogo soltanto su cosa sta facendo questo Governo. La preoccupazione, mia e di tanti altri, è che un settore che sicuramente andrà morendo in Italia si svilupperà in altri Paesi e noi compreremo macchine Renault, Nissan, Mercedes forse, carissime, ma riusciremo probabilmente a digerire anche quelle perché non avremo risposte da questo Governo.

Gli incentivi della defiscalizzazione potrebbero essere un buon esempio, quanto meno per aziende pubbliche o comunque che offrono servizi pubblici, ottimo addirittura arrivare alla defiscalizzazione totale. Io credo che questo possa essere un incentivo, che questo Governo debba mettere la testa su questo programma perché sicuramente rappresenta un importante sviluppo industriale e daremmo delle risposte a un mercato che generalmente, almeno in Italia, è abbastanza in crisi, ma daremmo anche una risposta ecologica ed è quello che tutti ci chiedono e il mondo ci chiede o non saremo all'altezza, ancora una volta, delle richieste e delle domande dei nostri consumatori.

DEBORAH BERGAMINI. Vi ringrazio molto per le vostre interessantissime considerazioni. Mi sembra di poter dire, molto brevemente, che dalle vostre testimonianze emergono due costanti che sono,

naturalmente, la pressante richiesta di forme differenziate di incentivazione per la ricerca e lo sviluppo e per tutta la filiera produttiva, e quindi per l'incremento di veicoli ecocompatibili, e la richiesta di acquisire un approccio sistematico anche da parte di chi rappresenta le istituzioni. In mancanza di quello, infatti, per quanti sforzi si possano fare, la resa non sarà quella auspicata.

Una costante emerge, l'hanno già detto i miei colleghi in precedenza, ed è quella dell'approccio che i diversi costruttori hanno rispetto alle varie tecnologie possibili. Credo anch'io, come diceva il collega Cimadoro, che sarà il mercato a fare le scelte, come è giusto che sia.

Ognuno di noi ha la sua opinione, è chiaro che anche io credo che l'incentivazione dei veicoli elettrici ovviamente sia auspicabile, però mi rendo conto che sono emerse anche tante criticità, delle quali bisogna tenere conto.

Vorrei porre due questioni. Tra gli altri costruttori, ho ascoltato con attenzione il rappresentante di Renault e credo che la spinta di Renault verso l'elettrico sia collegata, evidentemente, anche al fatto che in Francia c'è il nucleare, che qui non c'è. A questo proposito sarebbe interessante sapere se c'è una correlazione quanto meno culturale. Ho ascoltato con attenzione tutte le vostre relazioni e ho visto, come è giusto che sia, il punto di vista del costruttore, però, oltre a costruirle, le automobili dovete anche venderle. A mio avviso, sarebbe molto interessante conoscere anche le vostre esperienze, le emergenze che avete rispetto alla clientela: perché si avvicinerebbe all'automobile elettrica rispetto ad altre forme di eco-compatibilità? Credo che questo ci aiuterebbe moltissimo nella valutazione e nel lavoro che dobbiamo svolgere.

L'altro aspetto che mi interessava, toccato da alcuni di voi, è il rapporto tra veicoli commerciali e non commerciali. C'è stata qualche evocazione da parte vostra, ma sarebbe utile avere un quadro più chiaro, per quanto possibile — ovviamente non mi riferisco a Pininfarina, che non è interessato — per capire dal punto di vista

ancora una volta del mercato dove individuate una maggiore possibilità di crescita tra i veicoli commerciali e quelli non commerciali: come vedete differenziato l'approccio a questi due mercati così diversi?

SAVINO PEZZOTTA. Ringrazio veramente i nostri interlocutori per averci fornito una visione di insieme del problema, anche se non hanno risolto tutti i miei dubbi.

A me interessa capire una cosa: si è parlato dell'intervento francese con una cifra sostanziosa; gradirei, se fosse possibile, conoscere le linee dell'intervento, indirizzo, entità degli incentivi che il Governo francese mette a disposizione della promozione dell'automobile elettrica. Sono indirizzati alla produzione, alla struttura? Questo potrebbe servirci per capire quale può essere un percorso. Oltretutto, non so se in Italia avremo tante risorse da investire come il Governo francese. È un problema capire come è strutturato il tipo di intervento.

In secondo luogo, non avete parlato di quello che, a mio avviso è lo *starter* di questa produzione, ossia i mezzi pubblici. Dobbiamo partire da quelli. Se pensiamo di risolvere solo sul privato, credo che faremo un buco nell'acqua. Occorre investire sui taxi, sugli autobus, su quei mezzi pubblici che una collettività può assumere anche attraverso incentivi. Una priorità dovrebbe andare soprattutto in quella direzione.

In terzo luogo, quali sono gli insediamenti produttivi in Italia? La Renault produrrà in Italia le macchine o solo in Francia? Mi rivolgo anche agli altri produttori esteri. Questo mi interessa dal punto di vista dell'occupazione che verrebbe a crearsi. Lo stesso discorso vale anche per la produzione di batterie. Per questa, ognuno di voi produrrà un tipo di batterie o l'orientamento è quello di andare a una standardizzazione in modo che l'utente possa trovare la stessa batteria indipendentemente dalla marca della sua automobile? Questo non è secondario se vogliamo creare una rete distributiva.

Rimane al fondo, lo aveva sollevato la collega Bergamini, il problema della produzione di energia nel nostro Paese. È vero, infatti, che non produrremo emissioni, ma energia ne consumeremo: con cosa produrremo più energia elettrica per fare andare le macchine elettriche? Quale tasso di inquinamento possiamo determinare?

Quanto alle normative europee, siamo in grado di costituire una *lobby* che eserciti pressioni sull'Unione europea perché le normative sull'automobile elettrica siano simili in tutti i Paesi?

MARIO LOVELLI. Dalle cose che abbiamo sentito questa mattina abbiamo gli elementi per lavorare sui progetti di legge alla nostra attenzione in modo già molto puntuale, ma credo che il Governo dovrà metterci del suo. È evidente, infatti, anche da quello che abbiamo sentito oggi, che il quadro di riferimento europeo vede l'Italia in una posizione di difficoltà che va colmata.

Stavo dando una scorsa alla relazione dell'UNRAE e alla relazione dell'ANFIA; Piaggio ha prodotto una sua relazione molto interessante, che deve essere un riferimento per molte esperienze che si stanno facendo in questo momento in giro per l'Italia e che conosco.

Mi rivolgo, in particolare, al rappresentante dell'ANFIA. Mi pare che la vostra posizione sia molto difensiva e poco propositiva e convinta rispetto al tema di cui stiamo discutendo, con particolare riferimento alla questione dell'automobile elettrica. La sua posizione è una conferma di quello che ci ha detto il dottor Marchionne

nell'audizione della scorsa settimana. Dato che oggi non potete risponderci per ragioni di tempo, io chiederei una relazione ulteriore più approfondita. Mi pare, infatti, che da quello che abbiamo sentito stamattina emerga un *gap* tra lo sforzo che sta facendo la filiera automobilistica nazionale e quello che stanno facendo le aziende europee, che mi preoccupa molto anche in prospettiva dei possibili sviluppi della produzione automobilistica nazionale.

Non vado oltre. Mi pare che il tema sia questo e che richiederebbe, spero che lo facciate da parte vostra, un supplemento di analisi per l'esame da parte nostra delle proposte di legge e perché possano, in modo più concreto, incentivare il settore nel suo complesso.

PRESIDENTE. Considerati i concomitanti impegni delle due Commissioni — già convocate per le 13 — invito i rappresentanti intervenuti a rispondere per iscritto alle domande poste dai colleghi. Ringrazio i nostri ospiti per gli interventi svolti e per i documenti depositati, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegati*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 4 aprile 2011.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

A L L E G A T I

PAGINA BIANCA



Mercedes-Benz

Audizione Mercedes-Benz

DdL Ghiglia / Lulli

presso le Commissioni riunite IX e X della Camera dei Deputati

Giovanni Palazzo

Mercedes-Benz Italia S.p.A.

22 Febbraio 2011



Mercedes-Benz

Il Gruppo Daimler AG nel 2010

- Daimler vende veicoli ed offre servizi di assistenza in tutto il mondo. L'attuale portfolio marchi include Mercedes-Benz, smart, AMG, Maybach, Freightliner, Western Star, Fuso, Setra, Orion e Thomas Built Buses.
- Utile netto: 4,7 Mld di €
- Fatturato: 97,8 Mld di €
- Vendite globali: oltre 1.9 milioni di veicoli
- Vendite globali BU Mercedes-Benz Cars (Mercedes-Benz, smart e AMG): 1.276.800 unità
- Il Gruppo occupa nel mondo oltre 250.000 collaboratori e celebra nel 2011 i suoi 125 anni di storia ed innovazione durante i quali ha presentato oltre 80.000 brevetti.



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Cars__Sostenibilità

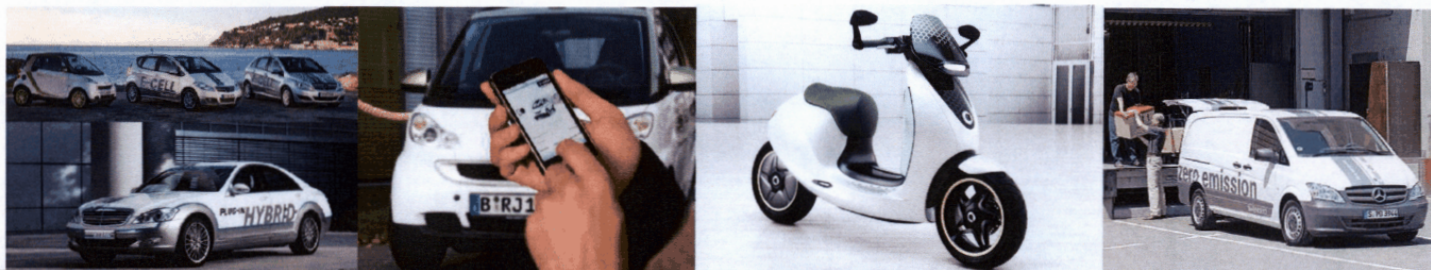
- Il Gruppo Daimler AG è fortemente impegnato nella ricerca e sviluppo di sistemi di trazione alternativi, sostenibili ed a basse emissioni inquinanti, che persegue secondo la seguente strategia globale:
 - Ottimizzazione attuali propulsioni benzina e diesel
 - Progressiva integrazione moduli ibridi e plug-in
 - Sviluppo sistemi di trazione a **zero emissioni** (elettrico / fuel-cell)



Mercedes-Benz

Per una mobilità a Zero Emissioni

- Il Gruppo Daimler AG è leader mondiale nell'ideazione e messa su strada di prodotti con tecnologia a zero emissioni:
 - **smart electric drive**, prima vettura elettrica prodotta in serie, già impegnata nel progetto e-mobility Italy ed in uso a clienti privati ed aziende. Dal 2013 sarà affiancata dallo **scooter elettrico smart**.
 - **Classe A E-Cell**, prima vettura totalmente elettrica Mercedes-Benz, sarà integrata nel progetto e-mobility Italy a partire da giugno 2011.
 - **Classe B Fuel-Cell**, prima auto elettrica a celle combustibili prodotta in serie. Già quest'anno le prime vetture verranno noleggiate ad un gruppo di Clienti selezionati negli Stati Uniti. E' partito inoltre in gennaio da Stoccarda, alla presenza della Cancelliera Angela Merkel, il Mercedes-Benz F-CELL World Drive.
 - **Mercedes-Benz Vito E-Cell** completerà l'offerta elettrica del marchio in ambito veicoli commerciali.



Audizione Camera dei Deputati_22 Feb 2011

Slide 4