

259.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Atti di controllo e di indirizzo.....	6
Missioni vevoli nella seduta dell'11 marzo 2024.....	3	Mozioni Grimaldi ed altri n. 1-00256, Appendino ed altri n. 1-00257, Peluffo ed altri n. 1-00260, Faraone ed altri n. 1-00261 e Benzoni ed altri n. 1-00262 concernenti iniziative per il rilancio del settore dell'automotive e per la tutela dei relativi livelli occupazionali, nell'ottica della transizione ecologica	7
Progetti di legge (Annunzio; Assegnazione a Commissioni in sede referente).....	3	Mozioni.....	7
Corte dei conti (Trasmissione di documenti).	4		
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).....	5		
Nomine ministeriali (Comunicazione)	5		

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli
nella seduta dell'11 marzo 2024.**

Albano, Ascani, Bagnai, Baldino, Barbagallo, Barelli, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bitonci, Braga, Brambilla, Caiata, Cantone, Cappellacci, Carè, Carfagna, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, Delmastro Delle Vedove, Donzelli, Faraone, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Ghio, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Letta, Lollobrigida, Lupi, Magi, Mangialavori, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Nazario Pagano, Patriarca, Pichetto Fratin, Polidori, Porta, Prisco, Richetti, Rixi, Roccella, Rotelli, Scerra, Schullian, Francesco Silvestri, Siracusano, Sudano, Tabacci, Tirelli, Trancassini, Tremonti, Vaccari, Varchi, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

Annunzio di proposte di legge.

In data 8 marzo 2024 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge d'iniziativa dei deputati:

KELANY ed altri: « Norme per la tutela della trasparenza e della libertà di espressione nella gestione e diffusione di informazioni e notizie aventi rilevanza sociale e politica sulle piattaforme digitali e sulle reti sociali telematiche » (1765).

Sarà stampata e distribuita.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge

sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

I Commissione (Affari costituzionali)

MASCHIO ed altri: « Modifiche alla legge 7 aprile 2014, n. 56, e altre disposizioni concernenti l'istituzione della città metropolitana di Verona » (1453) *Parere della V Commissione;*

« Delega al Governo per il riordino delle funzioni e dell'ordinamento della polizia locale » (1716) *Parere delle Commissioni II, IV, V, VIII, IX, XI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, relativamente alle disposizioni in materia previdenziale), XII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

IV Commissione (Difesa)

VARCHI ed altri: « Concessione della medaglia d'oro al valore dell'Esercito o della medaglia d'oro al valore dell'Arma dei carabinieri ai caduti italiani di Nassiriya » (1654) *Parere delle Commissioni I, III e V.*

VII Commissione (Cultura)

BENIGNI: « Disposizioni concernenti l'organizzazione di corsi di primo soccorso presso le scuole secondarie di primo e di secondo grado » (1629) *Parere delle Commissioni I, V, XI, XII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

S. 805. — MALPEZZI ed altri: « Modifiche all'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238, per la realizzazione del Monteverdi Festival di Cremona » (approvata

dalla 7^a Commissione permanente del Senato) (1763) *Parere delle Commissioni I e V*;

S. 238. — LA PIETRA: « Modifiche all'articolo 2 della legge 20 dicembre 2012, n. 238, per il sostegno e la valorizzazione del Pistoia Blues Festival e per la realizzazione del Festival Internazionale Time in Jazz » (approvata dalla 7^a Commissione permanente del Senato) (1764) *Parere delle Commissioni I e V*.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 8 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria del Fondo agenti spedizionieri e corrieri (FASC), per l'esercizio 2022, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 198).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla XI Commissione (Lavoro).

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 8 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Unione italiana dei ciechi e degli ipovedenti ETS-APS (UICI), per l'esercizio 2021, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 199).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla XII Commissione (Affari sociali).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 8 marzo 2024, ha trasmesso,

ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 52/2024 del 31 gennaio-26 febbraio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Piani urbani integrati (*general project*) ».

Questo documento è trasmesso alla VIII Commissione (Ambiente) e alla V Commissione (Bilancio).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 8 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 53/2024 del 31 gennaio-26 febbraio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « La valorizzazione dei beni confiscati alle mafie nel PNRR ».

Questo documento è trasmesso alla II Commissione (Giustizia), alla V Commissione (Bilancio) e alla VIII Commissione (Ambiente).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 8 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 54/2024 del 31 gennaio-26 febbraio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Sicuro, verde e sociale: riqualificazione edilizia residenziale pubblica ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla VIII Commissione (Ambiente).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 55/2024 del 31 gennaio-26 febbraio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Di-

gitalizzazione delle procedure (SUAP & SUE) ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio), alla VIII Commissione (Ambiente) e alla X Commissione (Attività produttive).

Il Presidente della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 11 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 56/2024 del 12-26 febbraio 2024, con la quale la Sezione stessa ha approvato la relazione avente a oggetto la realizzazione delle iniziative finanziate dal fondo per la promozione integrata di cui all'articolo 72 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 (decreto Cura Italia).

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla X Commissione (Attività produttive).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 8 marzo 2024, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottointimate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (UE) 2021/522, (UE) 2021/1057, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/1139, (UE) 2021/1229 e (UE) 2021/1755 per quanto riguarda le modifiche degli importi assegnati a determinati programmi e fondi (COM(2024) 100 final), che è assegnata in sede primaria alla V Commissione (Bilancio);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio – Relazione annuale 2022 sull'attuazione del regolamento (CE) n. 300/2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (COM(2024) 107 final), corredata dai relativi allegati (COM(2024) 107 final – Annexes 1 to 2), che è assegnata in sede primaria alla IX Commissione (Trasporti);

Raccomandazione di decisione del Consiglio che autorizza l'avvio di negoziati su un accordo tra l'Unione europea e il Principato di Andorra relativo a vari aspetti nel settore della gestione delle frontiere (COM(2024) 108 final), corredata dal relativo allegato (COM(2024) 108 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Raccomandazione di decisione del Consiglio che autorizza l'avvio di negoziati su un accordo tra l'Unione europea e la Repubblica di San Marino relativo a vari aspetti nel settore della gestione delle frontiere (COM(2024) 109 final), corredata dal relativo allegato (COM(2024) 109 final – Annex), che è assegnata in sede primaria alla III Commissione (Affari esteri);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2021/1148 per quanto riguarda la dotazione finanziaria e l'assegnazione per lo strumento tematico (COM(2024) 301 final), che è assegnata in sede primaria alla I Commissione (Affari costituzionali).

Comunicazione di nomine ministeriali.

Il Ministero dell'università e della ricerca, con lettera in data 7 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 11, comma 5, del decreto legislativo 31 dicembre 2009, n. 213, il decreto ministeriale concernente la nomina del dottor Diego Bettoni a componente del consiglio direttivo e della giunta esecutiva dell'Istituto nazionale di fisica nucleare (INFN).

Questo decreto è trasmesso alla VII Commissione (Cultura).

Il Ministero dell'università e della ricerca, con lettera in data 7 marzo 2024, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 11, comma 5, del decreto legislativo 31 dicembre 2009, n. 213, il decreto ministeriale di nomina della professoressa Cristina Trombetti a presidente dell'Istituto nazionale di alta matematica « Francesco Severi » (INDAM).

Questo decreto è trasmesso alla VII Commissione (Cultura).

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

MOZIONI GRIMALDI ED ALTRI N. 1-00256, APPENDINO ED ALTRI N. 1-00257, PELUFFO ED ALTRI N. 1-00260, FARAONE ED ALTRI N. 1-00261 E BENZONI ED ALTRI N. 1-00262 CONCERNENTI INIZIATIVE PER IL RILANCIO DEL SETTORE DELL'AUTOMOTIVE E PER LA TUTELA DEI RELATIVI LIVELLI OCCUPAZIONALI, NELL'OTTICA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Mozioni

La Camera,

premessi che:

1) nell'ambito della filiera della mobilità sostenibile, il settore dell'*automotive* e la sua riconversione riveste ovviamente un ruolo centrale e strategico;

2) la produzione di auto in Italia mostra scenari preoccupanti: da quasi un milione e mezzo di veicoli prodotti nel 1999 si è scesi a 473 mila nel 2022; solo a Torino nel 2007 venivano fabbricate 218 mila auto, nel 2019 si è arrivati a 21 mila e quest'anno c'è il rischio che si vada sotto 50 mila;

3) tale calo di produzione determina anche la crisi dell'indotto del settore, nella componentistica torinese più di 500 aziende hanno cessato l'attività e 35 mila persone hanno perso il lavoro, le crisi si estendono e si moltiplicano in tutto il Paese, dall'area industriale di Melfi, alle ipotesi di chiusura della Marelli a Crevalcore (Bologna), alla gravissima crisi della Lear a Grugliasco (Torino);

4) il mercato italiano delle auto elettriche continua a calare, mentre in Europa cresce; nel 2022 le immatricolazioni di auto elettriche in Italia sono scese del -27,1 per cento (quota di mercato al 3,7 per cento), mentre in tutti gli altri grandi Paesi europei ha registrato una robusta crescita: in Ger-

mania +32,3 per cento, nel Regno Unito +40,1 per cento, in Francia +25,3 per cento, in Spagna +30,6 per cento;

5) il mancato raggiungimento degli obiettivi sin qui prefissati nel settore *automotive* si pone in contrasto con gli obiettivi previsti dagli impegni nazionali e comunitari, ostacolando in modo determinante la crescita del comparto, la transizione ecologica e lo sviluppo stesso del mercato dei veicoli elettrici;

6) è indispensabile accelerare gli investimenti nella ricerca, sviluppo e produzione per la transizione verso la mobilità elettrica attraverso politiche:

a) di incentivazione per il rinnovo del parco auto a partire dalle flotte pubbliche e delle partecipate garantendo la produzione nel nostro Paese;

b) di diffusione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici;

c) di investimenti e sostegno a tutta la filiera per la riconversione delle produzioni verso la transizione all'elettrico;

d) di sostegno alle professionalità presenti attualmente nel settore dell'*automotive*, anche accompagnandole alle trasformazioni in atto, incentivando le nuove professionalità e le imprese legate alla transizione all'elettrico;

7) nel frattempo è sempre più preoccupante la situazione di Stellantis. La

forza lavoro nazionale del gruppo conta poco più di 40 mila addetti, meno 11 mila e cinquecento unità dal 2015 e il costante ricorso alla cassa integrazione, al contratto di solidarietà e alle uscite incentivate;

8) come ha ricordato anche il settimanale «*L'Espresso*» del 24 novembre 2023, «sono ormai mille i giovani ingegneri del centro ricerche, delle palazzine dedicate alla progettazione del prodotto, dei dettagli, della carrozzeria che hanno lasciato la grande e storica azienda, incentivati "solo dall'incerto futuro di questa azienda"». A tale incertezza si uniscono altresì i copiosi incentivi all'esodo, che nell'autunno del 2023 sono stati estesi a 15000 tra impiegati e quadri per abbandonare l'azienda;

9) a ottobre 2023 a Mirafiori la produzione della 500 elettrica si è fermata per due settimane, lo stesso è avvenuto a novembre, con un calo della produzione da 225 vetture assemblate a turno, a 170 auto;

10) agli inizi di febbraio 2024 Stellantis ha comunicato alle organizzazioni sindacali il ricorso ad un mese intero di cassa integrazione a marzo alle Carrozzerie di Mirafiori per 2.260 lavoratori. Il ricorso alla cassa integrazione, per i lavoratori che operano sui modelli 500 Bev e Maserati, è stato prolungato dal 2 al 20 aprile 2024, come annunciato dalla stessa azienda il 6 marzo 2024;

11) a Mirafiori, le linee della Maserati e della 500 elettrica non si fermeranno completamente ma lavoreranno su un solo turno;

12) il periodo di sofferenza per Mirafiori prosegue nonostante le dichiarazioni di Stellantis, la quale ha sempre affermato di voler puntare sullo stabilimento torinese, ma a queste parole non seguono i fatti e non si può che constatare il periodo di difficoltà che sta affrontando il sito in questo momento, in particolare la carrozzeria;

13) ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo il caso Mirafiori deve assumere rilevanza nazionale, in quanto il

caso Stellantis deve assumere rilevanza nazionale. Gli stabilimenti devono essere messi nelle condizioni di avere prospettive occupazionali e produttive certe;

14) sul destino di Mirafiori e Pomiigliano si rincorrono periodicamente annunci, dichiarazioni e indiscrezioni che non precipitano ancora in una seria trattativa tra Governo, azienda e organizzazioni sindacali, né in azioni concrete per il rilancio degli stabilimenti. L'apertura del *battery center* e del cosiddetto *hub* dell'economia circolare denominato Sustainera nel corso del 2023 a Torino non hanno infatti portato a nessuna nuova assunzione;

15) l'ultimo annuncio vedrebbe per Mirafiori la produzione di 150 mila vetture elettriche a marchio cinese Leapmotor, di cui Stellantis ha acquisito una quota di partecipazione del 20 per cento nel 2023, affiancate alla produzione della 500 elettrica dal 2026;

16) si tratterebbe delle T3, delle utilitarie simili alla Panda e ulteriori indiscrezioni parlerebbero della nascita di Leapmotor International, controllata al 51 per cento da Stellantis e al 49 per cento da Leapmotor, con diritti esclusivi per le esportazioni e le vendite dei prodotti Leapmotor fuori dalla Cina;

17) il 2026 non è così vicino e non è immaginabile che i due anni che ci separano da quel momento saranno tamponati con altri due anni di cassa integrazione per le lavoratrici e i lavoratori;

18) al tavolo che si è tenuto il 20 febbraio 2024 a Torino con il sindaco, l'assessore regionale del Piemonte, le organizzazioni sindacali e Stellantis non sono emersi impegni concreti da parte dell'azienda se non un vago sostegno a iniziative per Mirafiori nell'ambito del piano *Dare Forward 2030*, con l'obiettivo di trasformare il sito in un polo innovativo per la mobilità sostenibile entro il 2038. L'ipotesi della linea di produzione Leapmotor non è stata menzionata;

19) ormai da troppi anni le organizzazioni sindacali sottolineano la neces-

sità che vengano individuati nuovi modelli, vengano effettuate assunzioni e abbandonato il ricorso alla cassa integrazione, per non arrivare all'eutanasia dello stabilimento e dell'indotto che, senza il rilancio di Mirafiori, verrà inevitabilmente travolto;

20) anche nello stabilimento di Pomigliano vi è forte preoccupazione, da parte delle lavoratrici e dei lavoratori, per il futuro della fabbrica e i timori nascono dal fatto che le uniche notizie ufficiali sono che il 2027 sarà l'ultimo anno di produzione della Panda, modello che ha consentito la sopravvivenza dello stabilimento;

21) anche per Pomigliano la politica degli annunci deve essere accompagnata da atti concreti attraverso la presentazione di un piano industriale che garantisca, nella transizione all'elettrico, la piena occupazione per lo stabilimento, garantendo anche un indotto sempre più in difficoltà;

22) è necessario, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, che le parole di Tavares su Pomigliano e Mirafiori si trasformino in atti concreti, ovvero un accordo per investimenti in ricerca, progettazione e produzione, con relativi piani di assunzioni, con le missioni produttive per tutti gli stabilimenti in tempi chiari, tramite un serrato confronto con il Governo e le organizzazioni sindacali;

23) considerato il disimpegno del gruppo Stellantis in Italia — che a fronte della contrazione della produzione e, quindi, della occupazione nel nostro Paese e degli investimenti realizzati in Algeria, Marocco, Polonia e da ultimo in Serbia (con la realizzazione di uno stabilimento per la produzione della nuova Panda elettrica) — appare necessario avviare ogni iniziativa al fine di incentivare la presenza nel nostro Paese di almeno un altro costruttore che, nel rispetto delle regole europee e italiane, garantisca un futuro al settore *automotive* in Italia;

24) secondo uno studio di Federcontribuenti, dal 1975 al 2012 Fiat ha ricevuto dallo Stato italiano 220 miliardi di euro per cassa integrazione, sviluppo industriale, sussidi, implementazione degli stabilimenti;

25) nel 2020 a Fca sono stati concessi 6,3 miliardi di euro di linea di credito con garanzia Sace: il prestito è stato restituito, ma senza che i livelli di produzione tornassero mai a quelli precedenti la pandemia;

26) Stellantis produce in Francia un milione di auto e 15 modelli e quasi tutta la componentistica, mentre in Italia sono prodotte circa 500 mila auto e 7 modelli;

27) Stellantis, anche grazie al progressivo passaggio alla produzione di auto elettriche, ha chiuso il 2023 con un utile netto di 18,6 miliardi di euro, in crescita dell'11 per cento sul 2022, e ricavi netti per 189,5 miliardi di euro, annunciando un dividendo di 1,55 euro per azione ordinaria, circa il 16 per cento in più del 2022. Exor, la *holding* della famiglia Elkann che detiene il 14 per cento delle azioni di Stellantis, incasserà per il 2023 circa 700 milioni di euro di dividendi, contro i 140 milioni di euro del 2020. Tavares nel 2023 ha percepito 23 milioni di euro, pari alla retribuzione di 12.000 dipendenti, mentre le lavoratrici e i lavoratori da tanti anni sono interessati da un massiccio utilizzo di cassa integrazione con incertezze sulla tenuta occupazionale e una significativa decurtazione del salario. Mirafiori ha visto passare gli occupati da 20.000 a 12.000; il disimpegno a Torino, prima della famiglia Agnelli-Elkann e adesso di Stellantis, che non hanno assegnato nuovi modelli di auto, ha generato la chiusura di centinaia di fabbriche nell'indotto con il licenziamento di oltre 35.000 persone, impoverendo così l'intera città di Torino e l'area metropolitana;

28) al tavolo per l'auto convocato dal sindaco di Torino i vertici italiani di Stellantis hanno dichiarato che, con l'avvio del nuovo piano incentivi italiano, circa 240 milioni per l'elettrico, per un totale di un miliardo per l'auto, ci sia la possibilità di aumentare la produzione a Mirafiori della 500 elettrica;

29) per quanto riguarda Maserati, il calo del mercato cinese, che rappresenta uno dei mercati principali del marchio

Maserati con il 21 per cento delle vendite globali, ha influito notevolmente sul marchio. Nel 2017, nel comprensorio torinese se ne producevano 55.000, nel 2023 ne sono state prodotte solo 8.000;

30) l'obiettivo dichiarato di Stellantis sarebbe quello di recuperare con le vetture Gran Turismo e Gran Cabrio del programma elettrico Folgore. Quest'ultima verrà lanciata entro la prima metà del 2024 e subito dopo toccherà alla sua versione con motore a combustione mentre non si produrranno più Quattroporte, Ghibli e Levante;

31) il percorso verso l'elettrificazione proseguirà nel 2025 con la nuova MC20 Folgore, il nuovo large E-UV Bev nel 2027 e la nuova generazione di Quattroporte Bev nel 2028;

32) le parole di Stellantis devono essere accompagnate da scelte concrete. Ogni stabilimento deve avere assegnati nuovi modelli tecnologicamente avanzati e con volumi adeguati a saturare l'occupazione, per questo è fondamentale avere modelli *mass market*. Senza una vera strategia di sviluppo si rischiano nuove crisi e il declino irreversibile del settore industriale dell'*automotive*,

impegna il Governo:

- 1) ad assumere un ruolo centrale e decisivo nel rilancio dell'industria dell'*automotive* e della produzione di auto in Italia in coerenza con la transizione ecologica e con gli impegni in ambito dell'Unione europea, partendo dal ruolo che deve svolgere il tavolo insediatosi il 6 dicembre 2023 presso il Ministero delle imprese e del made in Italy;
- 2) a mettere in atto tutte le iniziative volte a incentivare e favorire il passaggio dalla produzione dell'auto endotermica alla produzione sul territorio nazionale dei veicoli elettrici attraverso l'adeguato sostegno agli investimenti in ricerca e sviluppo e produzioni in grado di garantire l'occupazione, nell'ambito delle politiche di rilancio dell'industria dell'*automotive*, e favorendo le aziende che garantiscono produzione e piena e buona occupazione, escludendo dall'accesso alle risorse pubbliche chi delocalizza;
- 3) a sostenere e favorire il passaggio alla mobilità elettrica anche attraverso l'incentivazione del rinnovo del parco auto a partire dalle flotte pubbliche e delle partecipate garantendone la produzione nel nostro Paese, nonché la diffusione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e, quindi, accelerare l'ampliamento capillare della rete di ricarica, compresa quella autostradale, al servizio dei cittadini, anche attraverso un indispensabile semplificazione degli *iter* autorizzativi, ancora troppo articolati e lunghi, tanto che attualmente circa il 18 per cento delle infrastrutture già installate risulta inutilizzabile dagli utenti finali;
- 4) a sostenere e proporre un piano di rilancio della produzione industriale di autovetture elettriche che, unitamente ai necessari investimenti in ricerca e sviluppo, sostenga anche l'intera filiera della componentistica, promuovendo, insieme alle regioni interessate, iniziative di formazione per le lavoratrici e i lavoratori dell'*automotive*, affinché possano acquisire le competenze necessarie alla transizione ecologica, utilizzando a tale scopo anche parte del fondo *automotive* costituito dal decreto-legge n. 17 del 2022, e prevedendo altresì che tutti gli incentivi e le risorse pubbliche impiegati siano condizionati agli impegni e agli obiettivi che Stellantis deve garantire in termini di prospettive industriali e tenuta occupazionale in tutti gli stabilimenti;
- 5) ad avviare iniziative per incentivare la presenza in Italia di altri produttori di autoveicoli elettrici, favorendo al contempo allocazione e crescita dei componentistici;
- 6) a rendere permanente il tavolo *automotive* e strutturare il lavoro dei 5 gruppi tematici per gestire la transizione e la vertenza Stellantis;

- 7) ad individuare ammortizzatori sociali specifici per la transizione che, oltre alla tenuta occupazionale e unitamente alla formazione, garantiscano il passaggio anche a nuove professionalità nonché nell'ottica di una riduzione degli orari di lavoro;
- 8) a concordare con tutti i soggetti interessati, in primo luogo con le parti sociali, le iniziative utili e necessarie per la transizione alla mobilità elettrica già enunciate in premessa (infrastrutturazione del Paese, presenza di tutta la filiera necessaria, sostegno, accompagnamento e ampliamento dell'indotto), tutelando e garantendo i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori.
- (1-00256)** « Grimaldi, Zanella, Bonelli, Fratoianni, Mari, Borrelli, Dori, Evi, Ghirra, Piccolotti, Zarratti ».

La Camera,

premessi che:

1) l'Unione europea si è impegnata a diventare una nazione a « impatto climatico zero » entro il 2050;

2) il settore dei trasporti contribuisce al prodotto interno lordo europeo per circa il 5 per cento e dà lavoro a oltre 10 milioni di persone. Allo stesso tempo, è un comparto che rappresenta un quarto delle emissioni totali di gas serra della stessa Unione europea e sul quale risulta prioritario intervenire, per raggiungere l'obiettivo europeo di neutralità climatica al 2050, mediante misure di drastica riduzione delle emissioni in grado di garantire al contempo soluzioni ambientalmente sostenibili a prezzi accessibili per tutti i cittadini;

3) con particolare riferimento al nostro Paese, il citato settore dipende per il 93,4 per cento da fonti fossili ed è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di gas serra, oltre ad essere tra le cause principali della degradazione della qualità dell'aria nelle città italiane. Tra le diverse modalità di trasporto, nel 2019 quello stradale ha emesso il 92,6 per cento dei

105.1 milioni di tonnellate di CO₂eq dell'intero settore, praticamente quanto emesso dall'intera Romania nello stesso anno. Tale valore – in crescita del 3,9 per cento rispetto ai valori del 1990 – deve essere azzerato entro il 2050 per rispettare l'obiettivo della neutralità climatica che l'Europa e l'Italia hanno fissato. In particolare, le emissioni del trasporto su strada costituiscono la parte maggioritaria delle emissioni dei settori non-Ets, per i quali per l'Italia è fissato un obiettivo di riduzione, al 2030, del -43,7 per cento;

4) il comparto dell'*automotive* italiano si presenta piuttosto articolato e composto da numerose realtà: da quelle specializzate nella produzione di autoveicoli fino alla componentistica, segmento quest'ultimo nel quale le imprese nazionali hanno sempre saputo distinguersi. Si tratta di una filiera produttiva in cui operano 5.439 imprese, risultano occupati oltre 272.000 addetti e che genera un fatturato di poco superiore a 100 miliardi di euro, pari al 5,6 per cento del prodotto interno lordo nazionale, con un contributo al gettito fiscale per oltre 76 miliardi (dati Anfia 2023). Si consideri che solo nell'ambito della componentistica per autoveicoli, trovano lavoro 167 mila persone, con quasi 2.200 imprese attive e 55,9 miliardi di euro di fatturato (dati Anfia 2022);

5) da una ricerca condotta Cassa depositi e prestiti, Ernst & Young e Luiss business school, emerge come circa il 20 per cento del valore aggiunto generato dalla filiera della componentistica risulti fortemente radicato nei mercati internazionali (la Germania resta il primo cliente nell'Unione europea) e inglobato dai prodotti esportati dagli altri *partner* commerciali. Nel 2022, il nostro Paese ha esportato il 12,5 per cento di tutte le produzioni manifatturiere nazionali, per un valore di circa 73 miliardi di euro e, con riferimento alla sola componentistica per autoveicoli, circa il 21 per cento per un valore intorno ai quattro miliardi di euro;

6) dal suo insediamento, l'attuale Governo ha fatto dei biocarburanti l'*asset* strategico sul quale puntare non solo per

realizzare una strategia di sicurezza ed indipendenza energetica ma per procrastinare l'utilizzo dei motori endotermici. La stessa bozza del nuovo Pniec, inviata all'Unione europea a giugno 2023, assegna infatti ai biocarburanti un ruolo preponderante nel settore dei trasporti prevedendone un impiego troppo ampio per garantire la reale sostenibilità di questi ultimi, oltre a preannunciarne l'utilizzo in settori per i quali esistono già soluzioni tecnologiche migliori, mature, efficienti ed economiche per la decarbonizzazione. Dati del Gse del 2021- relativi ai volumi di produzione, al Paese di origine e alla tipologia delle materie prime dei biocarburanti immessi in consumo nel nostro Paese- indicano chiaramente come oltre l'80 per cento del biodiesel immesso sul mercato italiano derivi da biomasse coltivate di importazione a rischio deforestazione (olio di palma e derivati), mentre altri biocarburanti usano presunti « Uco » (*used cooking oil*, cioè oli vegetali usati) di origine cinese, oppure grassi animali di classificazione incerta e fraudolenta. Ciò restituisce evidenza di come tale strategia non renda affatto il nostro Paese energeticamente indipendente e di come il contributo di materie prime di origine nazionale per la produzione di biocarburanti sia alquanto marginale (appena il 6 per cento con il restante 94 per cento delle materie prime d'importazione);

7) il futuro della mobilità è elettrico, una tecnologia efficiente, capace di consentire un reale affrancamento dall'uso e dalle importazioni di fonti fossili e dunque una reale strategia di indipendenza e sicurezza energetica. Già da tempo, molte case automobilistiche europee hanno deciso di convertire la propria filiera verso un radicale passaggio a questa tipologia di mobilità, anche anticipando, in molti casi, le scadenze previste dalle normative dell'Unione europea;

8) secondo la ricerca «*La rivoluzione dell'automotive*», condotta e realizzata dall'Associazione economisti dell'energia per Federmanager, entro il 2030 i veicoli elettrificati arriveranno a rappresentare oltre il 70 per cento delle vendite in Europa e più del 40 per cento negli Stati

Uniti, mentre entro il 2026 il costo totale delle auto elettriche uguaglierà quello dei veicoli a combustione interna;

9) in un breve lasso di tempo, pertanto, il comparto italiano dell'*automotive* dovrà mostrare la sua capacità di raccogliere le sfide legate ai grandi cambiamenti che lo attendono, fornendo nuovi componenti per le auto elettriche, componenti che dovranno essere prodotti secondo protocolli in grado di soddisfare i requisiti di tali veicoli. La crescente attenzione internazionale per forme di mobilità sostenibile si presenta, dunque, come una straordinaria opportunità di rilancio industriale per il nostro Paese, sia per evitare che il settore automobilistico nazionale rischi di ritrovarsi arretrato ed isolato in un contesto europeo ormai lanciato verso un cambio radicale del paradigma della mobilità, sia per completare la transizione energetica e rispettare gli obiettivi fissati dall'Unione europea;

10) consapevoli delle complessità e delle difficoltà attuali che il settore dell'auto sta affrontando per poter accelerare un modello di mobilità eco-sostenibile, sollecitato anche dai nuovi *target* europei sulle emissioni di anidride carbonica dei veicoli, risulta cruciale nel nostro Paese implementare, *in primis*, una strategia di rilancio industriale del comparto che adotti politiche di cambiamento tecnologico associate a politiche per la domanda che siano coerenti con questo obiettivo. L'intera filiera produttiva dell'*automotive* va ristrutturata e riconvertita quanto prima verso soluzioni e *business* più sostenibili, di pari passo con iniziative di formazione e aggiornamento per la salvaguardia, la crescita e la rigenerazione delle competenze dei lavoratori del settore, nonché la predisposizione di ammortizzatori sociali *ad hoc*, anche al fine di rendere il comparto maggiormente competitivo a livello internazionale nel medio e lungo periodo;

11) risulta fondamentale, poi, data la graduale diffusione di veicoli elettrici e l'esigenza di una capillare e diffusa rete di punti di ricarica, uniformare a livello nazionale la disciplina per l'installazione delle

citare infrastrutture per le quali, sovente, gli operatori (progettisti, fornitori di servizi e imprese esecutrici) sono costretti ad adeguarsi costantemente alle determinazioni di ciascun ente, anche con riferimento al medesimo territorio regionale, con ritardi e rallentamenti che ne ostacolano la rapida installazione;

12) è auspicabile, inoltre, a sostegno del mondo aziendale, intervenire a livello normativo per introdurre, per un periodo almeno di 3 anni, un sistema di agevolazione fiscale per l'acquisto o il noleggio di veicoli a zero emissioni nei principali canali flotte, quali, ad esempio, vetture in *pool*, ad uso promiscuo, per liberi professionisti e agenti di commercio. Le flotte di veicoli M1 aziendali sono infatti una categoria particolarmente adatta all'elettrificazione per diversi motivi: la media di chilometri per anno è maggiore di quella dei veicoli privati e, inoltre, data la necessaria pianificazione dei percorsi, è più agevole verificare la compatibilità dell'autonomia del veicolo con le tratte di servizio e quindi programmare le ricariche dei mezzi durante la giornata di lavoro o alla fine della stessa;

13) gli incentivi statali andrebbero rimodulati al fine di allocare i fondi rimanenti esclusivamente per l'acquisto di autoveicoli a zero emissioni e stimolare maggiormente la domanda dei suddetti, secondo un orizzonte temporale che vada oltre il 2024 e una revisione annuale degli schemi incentivanti in funzione dell'andamento del mercato, dei modelli emergenti e del costo dei veicoli;

14) da non sottovalutare, inoltre, il ruolo che, in un contesto che coinvolge tutti i settori e che presuppone dei cambiamenti negli stili di vita verso la sostenibilità, possono rivestire le stazioni di rifornimento grazie alle loro caratteristiche ideali in termini di capillarità e di spazi a disposizione. Riconvertire le stazioni di distribuzione in luoghi multi-servizio e multi-prodotto, infatti, oltre a riqualificare e ammodernare punti vendita altrimenti obsoleti o dismessi, consentirebbe di offrire ai clienti finali un'offerta qualitativamente migliore,

nonché spazi e servizi *ad hoc* che coniughino mobilità sostenibile con soluzioni di efficientamento energetico, di recupero e risparmio delle risorse idriche e produzione di energia da fonti rinnovabili,

impegna il Governo:

- 1) a promuovere iniziative di concreto sostegno per la risoluzione delle varie crisi aziendali afferenti al settore automobilistico nazionale attraverso un piano industriale atto a rilanciare il comparto nonché il suo indotto che, unitamente ad sistema di incentivi pubblici che favorisca esclusivamente le imprese che non delocalizzano e garantiscono il mantenimento dei livelli produttivi e occupazionali, alla predisposizione di ammortizzatori sociali *ad hoc* e allo stanziamento di adeguate risorse per l'istituzione di appositi percorsi di formazione professionale, acceleri, di concerto con le associazioni di categoria, le parti sociali e le case produttrici, la transizione verso la creazione di una filiera *automotive* a zero emissioni;
- 2) al fine di incoraggiare l'aggiornamento tecnologico delle imprese quale requisito indispensabile per conquistare nuove quote di mercato, a favorire, tramite risorse strutturali, gli investimenti in ricerca e sviluppo per la progettazione di nuovi modelli di autoveicoli elettrici per il trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano, per la creazione di futuri prodotti e servizi legati alla mobilità elettrica e, segnatamente, all'utilizzo di veicoli elettrici per fornire servizi *vehicle-to-grid* (V2G) e *vehicle-to-home* (V2H), nonché per il riuso, il riciclo e lo smaltimento delle batterie di veicoli elettrici per la produzione di nuovi sistemi di accumulo di energia per veicoli, anche favorendo la cooperazione tra settore industriale, associazioni di rappresentanza, istituzioni di formazione e *training*, centri di ricerca e autorità pubbliche per rimuovere il *gap* di competenze del settore *automotive*;

- 3) a rendere permanente il tavolo *auto-motive*, già costituito presso il Ministero delle imprese e del made in Italy, al fine di mantenere costante il dialogo tra le parti sociali, i rappresentanti delle regioni, le associazioni di categoria, le case produttrici e le istituzioni;
- 4) ad adottare idonee iniziative volte a prevedere un sistema di incentivi alla domanda esclusivamente per i veicoli M1 nella fascia di emissioni 0-20 grammi di anidride carbonica per chilometro, su base pluriennale, valutando altresì una progressiva riduzione degli stessi nel tempo, in funzione dei progressi tecnologici, del minor costo delle autovetture, dell'incremento dei volumi di vendita e dell'andamento del mercato;
- 5) ad adoperarsi per rendere disponibili, utilizzabili e spendibili secondo tempistiche rapide le risorse previste dal sistema incentivante al fine di scongiurare un rinvio degli acquisti e generare la paralisi del mercato italiano dell'auto elettrica;
- 6) ad adottare le opportune iniziative normative volte a prevedere un meccanismo di finestre temporali, nel corso di ogni anno, finalizzato a valutare l'andamento dell'assorbimento delle risorse stanziato per il supporto al settore che tenga conto, *inter alia*, dell'esigenza delle case costruttrici di implementare la propria produzione di modelli incentivabili;
- 7) ad adottare iniziative normative per introdurre un sistema di riscossione dell'imposta parametrata al numero di grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro eccedenti la soglia di 161 grammi di anidride carbonica per chilometro (ecotassa), che sia ridotta progressivamente negli anni, seguendo il modello adottato in altri Paesi europei (Spagna, Finlandia, Irlanda, Islanda, Austria e Malta), e sia basata su scaglioni disincentivanti e relativi importi da versare, con lo scopo di utilizzare i proventi per finanziare gli incentivi destinati all'acquisto di auto e veicoli commerciali a zero emissioni di ultima generazione;
- 8) ad adottare le iniziative di competenza volte ad incrementare le risorse statali per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 per la logistica, la consegna e la distribuzione dell'ultimo miglio e M1 speciali a zero emissioni, escludendo da ogni sistema di incentivo o beneficio fiscale tecnologie meno efficienti e più emissive;
- 9) ad adottare iniziative di competenza per prevedere i necessari strumenti incentivanti volti a stimolare l'acquisto da parte delle imprese private di flotte aziendali (vetture in *pool*, ad uso promiscuo, per liberi professionisti e agenti di commercio), anche valutando un aumento della deducibilità fiscale e del limite di detraibilità dell'Iva per tutti i veicoli a zero emissioni, ivi incluso un regime di tassazione differenziato tra questi ultimi e gli altri veicoli in *fringe benefit*;
- 10) ad istituire una cabina di regia che agisca a livello nazionale per uniformare quanto previsto a livello regionale e locale, anche attraverso la revisione del Piano nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica (Pnire) e dei suoi *target* di diffusione delle infrastrutture, nonché a semplificare ed armonizzare le procedure autorizzative relative all'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica, anche attraverso la predisposizione di un regolamento *standard* che gli enti locali possano poi adottare, per rendere gli investimenti degli operatori nel settore delle infrastrutture di ricarica pubblica sostenibili nel breve periodo;
- 11) ad adottare iniziative di competenza per completare, entro il 2026, l'installazione di tutte le infrastrutture di ricarica veloci e ultraveloci finanziate con i fondi Pnrr (Missione 2, Componente 2, Investimento 4.3), vale a dire almeno 7.500 stazioni di ricarica superveloci per veicoli elettrici su strade

extraurbane e almeno 13.755 stazioni di ricarica veloci nei centri urbani, nonché a potenziare la rete di punti di ricarica in autostrada, la cui copertura risulta ancora lontana dal poter servire adeguatamente la mobilità elettrica;

- 12) ad inserire le infrastrutture di ricarica tra le fattispecie esentate dal canone patrimoniale unico, al fine di ridurre la pressione su un *business* che, ancora oggi, risulta non sostenibile ed in fase emergente;
- 13) ad assumere iniziative normative dirette ad anticipare l'introduzione, nel nostro ordinamento, di un meccanismo di credito per l'elettricità rinnovabile caricata nei veicoli elettrici, e dunque immessa in consumo nei trasporti, come previsto dalla nuova direttiva sulle energie rinnovabili (cosiddetta Red III);
- 14) ad adottare iniziative tese a prevedere i necessari strumenti incentivanti volti a stimolare l'intero sistema industriale della mobilità elettrica e, segnatamente, la relativa catena di valore comprensiva della raffinazione e del *processing* delle materie prime per ottenere i materiali precursori, la realizzazione dei componenti, delle celle e dei pacchi batteria, il recupero e il *reprocessing* dei materiali delle batterie dismesse nonché la filiera legata ai sistemi di accumulo quale la produzione di *software*, l'ampliamento e la digitalizzazione della rete e la realizzazione di nuove infrastrutture, la possibilità di sostenere la crescita delle energie rinnovabili;
- 15) ad adottare iniziative tese alla ristrutturazione, alla riqualificazione e all'ammodernamento delle stazioni di distribuzione dei carburanti che contemplino non solo la riconversione tecnologica della rete distributiva, anche attraverso il ricorso a strumenti agevolativi e a rimborsi per la bonifica ambientale e il definitivo smantellamento, ma anche l'implementazione

di servizi dedicati alla mobilità elettrica, nel rispetto del regolamento (UE) 2023/1804 e di soluzioni di efficientamento energetico, di recupero e risparmio delle risorse idriche e di installazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.

(1-00257) « Appendino, Cappelletti, Pavanelli, Ilaria Fontana, L'Abbate, Morfino, Santillo, Francesco Silvestri ».

La Camera,

premesso che:

1) la filiera dell'*automotive*, che comprende tutte le imprese coinvolte nella produzione di autoveicoli, a partire dalle imprese che producono materie prime (plastiche, coloranti, prodotti chimici, vernici, tessuti e altre) e macchine utensili, passando per le imprese più strettamente produttive, fino ad arrivare alle aziende che si occupano di imballaggi, trasporto merci e servizi legati agli autoveicoli, e quella dei servizi *automotive*, con 5.500 imprese, oltre un milione e duecentomila addetti e un fatturato con un'incidenza percentuale sul prodotto interno lordo a due cifre includendo i servizi, rappresenta un settore strategico per l'economia nazionale anche nel contesto della transizione ecologica, che deve rappresentare un'opportunità di rilancio del settore;

2) la filiera *automotive* italiana si posiziona nei segmenti a più elevato valore aggiunto grazie non solo alle eccellenze nella produzione di autoveicoli di alta gamma e di autoveicoli commerciali, ma anche in virtù delle specializzazioni produttive che caratterizzano, in particolare, i distretti della componentistica: circa il 20 per cento del valore aggiunto generato dal settore della componentistica in Italia viene indirettamente incorporato nei prodotti esportati da altri *partner* commerciali, segnalando una significativa capacità di penetrazione nei mercati internazionali;

3) per quanto attiene alla filiera del settore, l'Osservatorio sulla componentistica

stica *automotive* italiana e sui servizi per la mobilità, nel suo ultimo rapporto rileva che « monitoriamo una filiera sostanzialmente in salute, che nel 2022 ha registrato fatturato in aumento e dato occupazionale stabile, e che si sta interrogando e strutturando per affrontare le sfide importanti imposte dall'evoluzione del comparto, come la scadenza 2035 per i motori endotermici, l'ingresso sul mercato dei costruttori cinesi, le scelte ormai irrinunciabili in ambito *environmental, social and governance*, a cui si aggiungono le preoccupazioni legate al contesto politico internazionale ». Le variazioni positive del fatturato *automotive* hanno interessato trasversalmente tutti i segmenti della filiera, seppure con intensità differenti: i risultati migliori sono degli *engineering and design* (+17,4 per cento), degli specialisti del *motorsport* (+14,5 per cento) e dei subfornitori, in particolare quelli delle lavorazioni (+14,2 per cento); risulta nettamente inferiore alla media quanto registrato dai sistemisti e modulisti (+3,9 per cento), contraddistinti da una variazione negativa dell'occupazione (-3,1 per cento). Il Piemonte resta il territorio con il maggior numero di imprese insediate (il 33,6 per cento), a cui seguono la Lombardia (il 26,9 per cento) e l'Emilia-Romagna (il 10,6 per cento), che, nel complesso, coprono più del 70 per cento del totale. Nel Nord Est si distingue il Veneto (l'8,9 per cento), nel Centro Italia la Toscana (il 3,1 per cento) e nel Mezzogiorno (isole comprese) la Campania (il 3,4 per cento). Alle imprese con sede in Piemonte è riconducibile il 34 per cento circa sia del fatturato, sia degli addetti del settore;

4) sempre in tema di filiera di settore, i risultati dell'indagine dell'Osservatorio Tea (l'osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema *automotive* italiano guidato da Cami – *Center for automotive & mobility innovation* del dipartimento di *management* – Università Ca' Foscari Venezia e Cnr-Ircres) stimano al 2027 un incremento degli occupati della filiera dello 0,6 per cento con la Lombardia che traina la crescita (+6,3 per cento), compensando il calo nel Nord Est (-4,3 per cento) e al Sud (-3,5 per cento); quasi la metà delle aziende

denuncia gravi difficoltà nella ricerca delle nuove professionalità e circa il 65 per cento delle aziende ritiene prioritaria la defiscalizzazione delle assunzioni di personale. Il tema occupazionale si incrocia, dunque, con quello delle competenze: a fronte della diffusa intenzione di procedere con nuove assunzioni, infatti, a seconda dei ruoli dei dipendenti, una quota dal 40 al 50 per cento delle imprese denuncia grandi difficoltà nel reperimento delle professionalità richieste (in questo senso, le maggiori preoccupazioni sono quelle segnalate dalle grandi imprese, quelle attive in Italia ma a controllo estero e quelle del Sud, per un problema che investe parimenti i ruoli operativi, quelli specialistici e gestionali, quelli tecnici specifici e quelli di gestione del cambiamento e innovazione);

5) nella XVIII legislatura, per contrastare la crisi indotta dalla pandemia e sostenere la produzione e l'occupazione del settore, sono state stanziare molte risorse, ci sono quelle del Piano nazionale di ripresa e resilienza (800 milioni di euro di dotazioni finanziarie, distribuite per finanziare due linee di contratti di sviluppo, di cui 500 milioni per la realizzazione della filiera nazionale delle batterie e 300 milioni destinati a investimenti finalizzati alla realizzazione di una filiera nazionale di bus elettrici, e la dotazione del fondo Ipcei che finanzia progetti di batterie e progetti di sviluppo della filiera dell'idrogeno) e quelle stanziare col Fondo *automotive*, 8,7 miliardi di euro, della legge 34 del 2022, che costituiscono insieme un pacchetto di 11-12 miliardi di euro per il settore dell'auto disponibili fino alla fine del decennio per favorire la riconversione, ricerca e sviluppo del settore *automotive*;

6) sebbene le auto circolanti siano passate da 39.545.232 del 2019 a 40.839.063 del 2023, innalzando il tasso di motorizzazione privata del Paese a 69 autovetture per ogni 100 abitanti, il parco italiano di autovetture (38,5 milioni) e di veicoli commerciali (3,97 milioni) è fra i più vetusti, insicuri ed inquinanti d'Europa, con il 29 per cento delle vetture e il 47 per cento degli autocarri che hanno un'omologazione tra euro 0 e euro 3, numeri che indicano

l'urgenza di politiche volte a svecchiare il circolante e aumentare l'infrastrutturazione per la mobilità sostenibile, dal momento che la media di colonnine di ricarica ogni 100 km è di 12,3 in Unione europea, Regno Unito e Paesi Efta (Associazione europea di libero scambio). In Italia si è a 7,9, nel Regno Unito sono 17,6, in Germania 17,3, in Francia 10,2. Numeri lontanissimi dai Paesi Bassi: 107,8, ovvero più di una a chilometro;

7) la politica industriale nel settore ereditata dal precedente Governo è consistita nell'azione di sostegno alla domanda in un'ottica pluriennale organica e strutturata e nel puntare decisamente su tre assi specifici:

a) gli investimenti in ricerca, innovazione e alla prima industrializzazione con un'azione rivolta allo sviluppo di componenti – batterie e *fuel-cell* – ma anche di nuovi prodotti e materiali, dell'elettronica, della digitalizzazione, della connettività e della gestione dei dati;

b) il capitale umano, con la formazione delle competenze necessarie all'incremento dei nuovi *trend* tecnologici e la riqualificazione delle figure professionali oggi impegnate, sia nel settore produttivo che commerciale. In questo contesto anche il previsto rafforzamento degli istituti tecnici superiori e delle lauree Stem può e deve comprendere un forte orientamento specifico;

c) interventi sulla filiera, anche finanziari, a sostegno delle imprese con misure che favoriscano i processi di consolidamento tra operatori e supportino il loro adeguamento tecnologico, come gli ingenti investimenti richiesti al tessuto della componentistica per la transizione verso la mobilità elettrica;

8) nel frattempo è intervenuto il nuovo regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 aprile 2023, entrato in vigore il 15 maggio 2023, che riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di anidride carbonica delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri

nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima. Per poter rispettare gli obiettivi in materia di clima posti dalla strategia europea «*Fit for 55*», di riduzione di almeno il 55 per cento delle emissioni di gas serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, il regolamento prevede che dal 1° gennaio 2030 si applicheranno i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'Unione europea:

a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'Unione europea pari a una riduzione del 55 per cento (anziché del 37,5 per cento) dell'obiettivo nel 2021;

b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'Unione europea pari a una riduzione del 50 per cento (anziché del 31 per cento) dell'obiettivo nel 2021;

9) le novità introdotte nel contesto normativo europeo, l'evoluzione tecnologica nella propulsione elettrica, delle batterie di ricarica e dei circuiti e le nuove esigenze di mobilità dei cittadini, pertanto, impongono alle grandi aziende automobilistiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore profonda trasformazione del loro assetto produttivo e della filiera di distribuzione e, di conseguenza, una politica industriale, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, finora assente nell'azione di Governo, proprio in un contesto in cui questa fase di trasformazione, se ben supportata, potrebbe rappresentare un'opportunità di ritornare a crescere in considerazione del fatto che l'approssimarsi della scadenza del 2035 richiede certezza, stabilità e programmazione da parte del decisore politico, come richiesto da tutti gli attori della filiera;

10) la filiera dell'industria automobilistica necessita di interventi *ad hoc*, come fatto da altri Paesi con alta vocazione all'*automotive*, che prevedono il sostegno alla riconversione produttiva (senza discriminazioni territoriali, soprattutto per le aziende che «*subiscono*» normativamente uno *stop* produttivo), il sostegno alla ricerca e lo

sviluppo di prodotti e tecnologie innovative in grado di assecondare la domanda emergente nel mercato di riferimento e di competere a livello globale, la riqualificazione professionale degli addetti, in assenza dei quali si prefigura il rischio di chiusure e licenziamenti di personale; tra le politiche di accompagnamento, un ruolo particolarmente importante può essere rappresentato dal possibile sviluppo di nuove filiere di produzione, quali quello delle batterie e dei semiconduttori;

11) a parere dei firmatari del presente atto l'Italia sta pagando un prezzo molto alto per la presenza di un solo produttore che a suo tempo scelse di non scommettere sull'elettrico, almeno in Italia, arrivando in ritardo rispetto ad altri produttori su questo fronte, ritardo pagato anche in termini occupazionali: *Stellantis*, che attualmente conta in Italia sei stabilimenti produttivi, punterebbe su Pomigliano e sulla Panda come difesa dalla concorrenza cinese anche in Europa, prolungando la produzione almeno fino al 2027, mentre per i nuovi modelli elettrici, Panda e Topolino, *Stellantis* non tiene in considerazione l'Italia come polo produttivo;

12) una politica industriale che non contrasta il ritardo e, anzi, in qualche modo lo incentiva rischia, nel corso dei prossimi anni, di aggravare la situazione, mentre sarebbe necessario farsi promotori di un piano per la gestione a livello europeo della transizione ecologica con strumenti comuni e avviare immediatamente una trattativa con *Stellantis* per salvaguardare l'occupazione e mantenere la capacità produttiva degli impianti;

13) invece, l'azione di Governo è apparsa a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo, sin qui, confusa, contraddittoria e inefficace, oscillando tra una politica di incentivi piegata alle esigenze di *Stellantis* in ragione di un non ben definito impegno a riportare la produzione a un milione di autovetture, da un lato, e la « minaccia » di orientare gli stessi incentivi in favore di un secondo produttore, dall'altro, senza peraltro specificare quali leve

abbia realmente a disposizione l'Esecutivo nella trattativa con la casa automobilistica o se esista effettivamente un interesse da parte di altri produttori, con il risultato che nel 2023 sono state prodotte in Italia appena 450.000 autovetture a fronte di 1.580.000 immatricolazioni, le linee dello stabilimento di Mirafiori sono ferme, 2.260 dipendenti andranno in cassa integrazione, Melfi ha interrotto le attività, si ricorre agli ammortizzatori sociali per il diciassettesimo anno consecutivo, permane l'assenza di indicazioni sulla creazione della *gigafactory* per le batterie;

14) durante la presentazione dei contenuti del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti, il Ministro Urso ha dichiarato che il nuovo piano incentivi si basa su tre pilastri: svecchiamento del parco auto, sostegno alla domanda da parte dei redditi più bassi e rilancio della produzione in Italia, senza prefigurare, ancora una volta, azioni concrete di politica industriale e, soprattutto, a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo smentendosi, pochi giorni dopo, con la dichiarazione che dal 2025 gli incentivi saranno diretti ad attrarre chi voglia produrre in Italia, sia auto che componentistica, e non più al consumo;

15) è necessario sviluppare strumenti di sostegno finalizzati a favorire l'acquisto di vetture a basse emissioni dal lato della domanda e a sviluppare la filiera dell'elettrico dal lato dell'offerta, attraendo grandi investimenti (dalla produzione dei veicoli a quella dei componenti) e nuovi produttori e comunque vincolando l'erogazione di risorse pubbliche all'assunzione di precisi impegni da parte dei produttori esistenti e futuri, con una radicale inversione dell'azione del Governo, sin qui debole e ambigua,

impegna il Governo:

- 1) ad attivarsi nelle sedi istituzionali europee per sostenere e valorizzare il ruolo strategico della filiera dell'auto-

motive, affinché l'intero settore sia adeguatamente supportato nei prossimi anni, con politiche, strumenti e risorse aggiuntive per la riconversione delle imprese e la riqualificazione dei lavoratori (sul modello del programma *Sure*), rivalutando i criteri di assegnazione degli stanziamenti tra i diversi Paesi comunitari rispetto a quanto avvenuto negli ultimi anni;

- 2) ad adottare le iniziative di competenza per favorire il rapido superamento delle situazioni di crisi industriale emerse nel corso degli ultimi mesi nella filiera dell'*automotive*, al fine di evitare licenziamenti di addetti e la delocalizzazione di importanti aziende operanti nel settore e affrontare, per tempo, con adeguati strumenti e risorse, le situazioni di potenziale crisi che stanno per emergere e che rischiano di avere pesanti ricadute occupazionali nei territori coinvolti, in particolare nella filiera della componentistica tradizionale;
- 3) ad adoperarsi affinché *Stellantis* mantenga in Italia non solo la produzione ma anche i settori della progettazione, dal momento che il design italiano è riconosciuto come elemento di grande valore in tutto il mondo, la gestione della *supply chain* e tutti settori che dall'avvento di *Stellantis* sono stati fortemente ridimensionati in termini di personalità e competenze a favore degli omologhi enti francesi e del personale ex *Psa*, condizionando le misure, finanziarie e regolatorie, in favore di *Stellantis* all'assunzione e al rispetto da parte della società di precisi impegni in termini produttivi e occupazionali;
- 4) a favorire, anche attraverso semplificazioni burocratiche e opportuni incentivi, l'attrazione di investimenti stranieri e lo stabilimento sul territorio nazionale di un secondo produttore;
- 5) ad adottare tutte le misure ritenute necessarie a sostenere la filiera e i lavoratori dell'*automotive* nel superamento dell'attuale fase di transizione,

sia sul fronte della produzione sia su quello della vendita di autoveicoli, con riferimento agli incentivi all'acquisto, da indirizzare prioritariamente alle fasce a reddito basso, anche ai fini dell'accesso ai centri urbani o al «*leasing sociale*» di veicoli elettrici o a basse emissioni di anidride carbonica in ottica pluriennale e all'acquisizione di tecnologie e alla riconversione produttiva per favorire la produzione di modelli elettrici in Italia, prorogando almeno fino al 2035 il Fondo *automotive* e incrementandone le risorse disponibili a valere sui risparmi derivanti dalla riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi;

- 6) ad accompagnare la transizione del settore dell'*automotive* sostenendo la trasformazione dell'industria automobilistica e tutti gli interventi di carattere industriale necessari ad efficientare e sostenere il processo di trasformazione industriale e di innovazione settoriale, a partire dalla digitalizzazione fino al cambio delle motorizzazioni e allo sviluppo delle nuove tecnologie, alle attività di ricerca e sviluppo (anche aumentando la copertura dedicata nella ricerca e sviluppo di prodotto e processo), al trasferimento tecnologico e alla nascita di nuove imprese innovative, e gli investimenti nazionali ed esteri, favorendo anche i progetti basati su aggregazioni tra imprese, una più stretta cooperazione tra le aziende, gli istituti tecnici professionali e gli istituti tecnici superiori, per avvicinare il mondo del lavoro alle scuole, ma anche per contribuire a definire percorsi formativi più coerenti con le nuove competenze ricercate dall'industria;
- 7) a sostenere la formazione e la riqualificazione professionale degli addetti nel settore dell'*automotive*, al fine di garantirne la continuità occupazionale o il ricollocamento professionale durante le fasi di transizione del settore ed evitare quanto più possibile il ricorso agli ammortizzatori sociali;
- 8) a sostenere la graduale transizione della filiera dei servizi dell'*automotive*, con

appositi e mirati interventi finalizzati a favorire la riconversione delle produzioni o la realizzazione di prodotti innovativi in grado di rispondere alla domanda emergente nel mercato dell'*automotive* e del trasporto pubblico locale, di generare fatturato e di garantire la continuità occupazionale agli addetti al settore;

- 9) ad adottare ogni iniziativa di competenza volta a favorire l'Italia come sede di attività di lavorazione di semiconduttori e di produzione di batterie e del loro riuso e riciclo, al fine di rafforzare l'autonomia strategica nell'approvvigionamento e di garantire adeguati livelli di ricerca e sviluppo negli ambiti tecnologici, della microelettronica e dell'intelligenza artificiale da applicare al settore in esame.

(1-00260) « Peluffo, Guerra, Braga, Scotto, Barbagallo, Simiani, Orlando, Gribaudo, Fornaro, Sarracino, De Micheli, Di Sanzo, Gnassi, Fossi, Laus, Bakkali, Casu, Ghio ».

La Camera,

premesso che:

1) la produzione in Italia di automobili registra un continuo e drammatico *trend* negativo;

2) in meno di trent'anni la produzione italiana di autoveicoli si è contratta significativamente, passando da circa 2 milioni a circa mezzo milione di unità assemblate all'anno nel 2023. Oggi l'Italia è l'ottavo Paese di produzione di auto in Unione europea, non solo dopo Germania, Francia e Gran Bretagna, ma anche dietro Paesi come Repubblica ceca e Slovacchia, la cui storia automobilistica è indubbiamente più recente e meno importante di quella italiana. Un Paese come la Turchia ha raggiunto più del doppio dei volumi produttivi italiani. Con 550 mila auto prodotte si rischia la scomparsa del settore;

3) per gran parte della componentistica l'Italia dipende dalla Germania: non

si producono batterie e si rischia di restare schiacciati tra *Tesla* e la *Byd* cinese, che apre il suo primo stabilimento europeo in Ungheria;

4) l'Unione europea, ignorando il principio della neutralità tecnologica, appare stabile nell'ambiziosa determinazione di puntare sull'azzeramento della produzione in Europa di autoveicoli con motori a combustione interna entro il 2035 e sull'esclusiva produzione di veicoli elettrici, al fine di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050;

5) la strategia di *Stellantis*, da grande azienda multinazionale, appare stabile nel privilegiare l'utilizzo di stabilimenti in Paesi a più basso costo del lavoro e dell'energia per la produzione dei veicoli a più basso margine di profitto, mantenendo in Italia la produzione di veicoli di alta gamma (a più elevato margine di profitto), nonché della 500 elettrica a Mirafiori e della Panda (ma a termine) a Pomigliano;

6) per le medesime considerazioni, appare illusorio pensare di attirare in Italia produttori stranieri (in particolare cinesi), che, non a caso, per le loro produzioni di larga serie sembrano indirizzarsi verso Paesi come l'Ungheria;

7) il volume delle vendite di autoveicoli elettriche in Italia si mantiene su livelli molto bassi. In media, il 14 per cento delle auto vendute in tutta Europa sono elettriche, mentre in Italia si è al 4 per cento, senza un evidente *trend* di crescita negli anni, sia per i prezzi di vendita che si mantengono elevati e sui quali gli incentivi hanno rappresentato una parziale e tardiva soluzione, sia per le difficoltà che ad oggi si riscontrano nella possibilità di procedere alla ricarica delle batterie, con particolare riferimento agli impianti di ricarica veloce;

8) il settore dell'*automotive*, principale *driver* di sviluppo dal dopoguerra ad oggi, deve continuare a mantenere un ruolo importante nel nostro Paese, anche per le enormi ricadute sull'indotto, nonché per continuare a valorizzare e accrescere il patrimonio di competenze nella ricerca e sviluppo che sempre ha caratterizzato l'Italia;

9) l'obiettivo di produrre un milione di autovetture in Italia deve essere pertanto perseguito ad ogni costo, pena la perdita di un ulteriore tassello della produzione industriale italiana, già fortemente penalizzata nel tempo per quanto riguarda la chimica, l'elettronica e altri settori strategici,

impegna il Governo:

- 1) ad attuare ogni possibile iniziativa di competenza per favorire lo sviluppo della filiera *automotive* e la diffusione di veicoli elettrici nel nostro Paese attraverso:
 - a) una seria e strutturale politica industriale volta al sostegno degli investimenti nel settore e allo sviluppo di competenze;
 - b) una politica di incentivazione all'acquisto chiara, di semplice applicazione e non farraginosa, con tempi e procedure veloci, valutando ogni possibile modalità che tenda a privilegiare i produttori europei, verticalizzando la produzione Mirafiori, avvicinando quella dei componenti e delle batterie e potenziando il *Competence center* di Torino e i migliori centri di eccellenza;
 - c) una politica industriale volta alla produzione in Italia di batterie elettriche, allo scopo di integrare la filiera nazionale e di evitare l'importazione delle batterie dai Paesi del lontano Oriente;
 - d) il proseguimento nella costruzione di una rete delle colonnine di ricarica, con particolare riferimento agli impianti di ricarica veloci, già avviata con il Piano nazionale di ripresa e resilienza, ma puntando alla capillarizzazione della rete soprattutto nelle aree che risultano ancora scoperte, in quanto le infrastrutture di ricarica sono un complemento indispensabile per lo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici;
- 2) considerare le rilevanti ricadute sul settore in questione, a valutare politiche

alternative di produzione dell'energia, inclusa l'ipotesi nucleare, mediante gli *small nuclear reactor*, in quanto è evidente che sarà necessario tener conto degli aspetti collaterali dell'incremento della potenza complessivamente impegnata e del costo dell'energia elettrica, oggi significativamente più elevato rispetto ad altri Paesi;

- 3) a sviluppare piani strutturali per sostenere investimenti in ricerca&sviluppo nel settore *automotive*, attraverso progetti finalizzati che rafforzino ulteriormente il patrimonio di conoscenze che caratterizza il nostro Paese;
- 4) a sostenere la formazione tecnica dei lavoratori al fine di qualificare la manodopera in funzione del mantenimento e del rafforzamento in Italia delle produzioni di alta gamma, punto di forza del *made in Italy*;
- 5) ad avviare un serio e determinato confronto con i principali attori della filiera, a partire da *Stellantis*, con cui devono essere condivisi chiari obiettivi di carattere nazionale, a partire dai volumi di produzione che devono risalire almeno ad un milione di veicoli l'anno;
- 6) ad affrontare in specifici tavoli le situazioni di crisi negli stabilimenti del comparto, inclusa la componentistica, al fine di consolidare l'intera filiera e mantenere la strategicità dei siti italiani e il mantenimento degli impegni assunti dal Gruppo, evitando percorsi di *insourcing* e disinvestimento da parte di *Stellantis*, che possano pregiudicare il futuro occupazionale e industriale dello stabilimento e dell'indotto italiano;
- 7) a favorire interventi strutturali a medio e lungo termine che sostengano:
 - a) l'integrazione della filiera nel territorio nazionale, anche attraverso lo stimolo di nuovi stabilimenti di produzione per limitare futuri *stop* per dipendenza da forniture estere;
 - b) gli investimenti per l'adeguamento dei processi produttivi alla grande

trasformazione industriale che sta coinvolgendo il settore (autoveicoli a basse emissioni, guida assistita e autonomia e altro);

- c) la riqualificazione professionale dei lavoratori oggi occupati negli stabilimenti della filiera insieme alla formazione di nuove figure e profili, già a partire dai percorsi scolastici della scuola secondaria e terziaria non accademica, anche in relazione alla riforma degli *Its academy*;
- 8) ad incrociare le scelte energetiche del Paese con la reale capacità del comparto di contribuire agli obiettivi fissati, anche rivedendo gli stessi all'interno del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (Pniec), evitando di compiere scelte ideologiche che a parere dei firmatari del presente atto di indirizzo danneggiano le imprese italiane e rischiano di aumentare le diseguaglianze;
- 9) a sostenere la filiera italiana di produzione *autobus* e, in particolare, gli investimenti volti alla produzione di modelli meno inquinanti.
- (1-00261) « Faraone, Gadda, De Monte, Del Barba, Marattin, Bonifazi, Boschi, Giachetti, Gruppioni ».

La Camera,

premesso che:

1) il settore italiano dell'*automotive* è immerso in una fase di crisi caratterizzata da molteplici sfide, tra cui la contrazione della domanda, la riconversione in chiave sostenibile della filiera e la crescente concorrenza globale. Questo contesto difficile ha portato alla riduzione dei livelli produttivi e occupazionali, con numerosi stabilimenti e imprese dell'indotto che faticano a mantenere la loro redditività e competitività sul mercato: nello specifico, la componentistica torinese ha visto più di 500 aziende cessare l'attività e oltre 35 mila persone perdere il posto il lavoro, con le crisi che si sono estese e moltiplicate di conseguenza in tutto Paese, dall'area indu-

striale di Melfi (Potenza) fino allo stabilimento Marelli a Crevalcore (Bologna);

2) l'intera filiera dell'*automotive*, la quale conta nel complesso oltre 5.400 imprese, più di un milione e duecentomila addetti e un fatturato superiore ai 100 miliardi di euro (circa il 5,6 per cento del prodotto interno lordo), rappresenta necessariamente un settore strategico per l'economia nazionale anche nel contesto della transizione ecologica, e quest'ultima offre sicuramente un'opportunità di rilancio dell'intero settore;

3) l'*automotive* italiano rappresenta un segmento industriale a elevato valore aggiunto grazie non solo alle rinomate eccellenze nella produzione di autoveicoli di alta gamma e di autoveicoli commerciali, ma anche in virtù delle specializzazioni produttive che caratterizzano, soprattutto, distretti della componentistica, i quali contano una significativa capacità di penetrazione nei mercati internazionali;

4) le novità introdotte nel contesto normativo europeo, con particolare riguardo all'evoluzione tecnologica e alla transizione ecologica, impongono alle grandi aziende automobilistiche l'avvio immediato di un processo di ulteriore profonda trasformazione del loro assetto produttivo e della filiera di distribuzione e, di conseguenza, una politica che garantisca stabilità, crescita e programmazione all'interno di un più ampio rilancio industriale imposto dai mercati e dalla normativa internazionale;

5) in questo scenario, *Stellantis*, nata dalla fusione tra il gruppo francese *Peugeot société anonyme (Psa)* e *Fiat Chrysler automobiles (Fca)* nel 2021, emerge come un attore chiave, essendo sostanzialmente l'unica realtà industriale italiana del settore;

6) attori economici con interessi significativi in *Stellantis*, come la famiglia Elkann, hanno fin qui manifestato, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, una crescente disattenzione verso la salvaguardia del patrimonio industriale italiano, con ripercussioni negative sulla tenuta occupazionale e produttiva della filiera;

7) ad aprile 2020, grazie alle norme previste dal cosiddetto « decreto liquidità », *Fca Italy*, che ai tempi era in fase di contrattazione con *Psa* per definire l'accordo che ha dato vita a *Stellantis*, ha chiesto ed ottenuto dallo Stato un prestito di 6,3 miliardi di euro garantito per l'80 per cento da Sace;

8) a seguito della fusione e a un anno dalla concessione del prestito, avvenuta tramite lo strumento « Garanzia Italia », volto al supporto delle imprese italiane in difficoltà a causa della crisi pandemica, *Fca* e *Psa* hanno confermato la distribuzione di un maxi-dividendo da 2,9 miliardi di euro ai propri azionisti, grazie al quale *Exor*, la *holding* della famiglia Elkann, che detiene il 14,2 per cento delle quote del gruppo ed è azionista di maggioranza, ha incassato circa 840 milioni di euro;

9) nel 2021 oltre il 70 per cento delle imprese della filiera dell'*automotive* italiana ha ricevuto commissioni da *Stellantis*: per il 40 per cento delle imprese coinvolte, le commesse di *Stellantis* cubavano più del 50 per cento del fatturato;

10) i dati relativi alla produzione di *Stellantis* in Italia nel 2023 continuano ad essere inferiori sia rispetto al 2019, ultimo anno prima della crisi pandemica, sia rispetto al 2017, l'ultimo anno in cui Sergio Marchionne guidava l'allora *Fiat Chrysler automobiles* (*Fca*): rispetto al 2019, la produzione italiana di auto e veicoli commerciali di *Stellantis* nel 2023 risulta inferiore rispettivamente del 21 per cento e del 15 per cento. Rispetto al 2017, anno in cui *Fca Italy*, sotto la guida di Marchionne ha prodotto oltre un milione di veicoli, *Stellantis* ha prodotto 284 mila veicoli in meno nel 2023, un *gap* produttivo complessivo del 27,4 per cento;

11) nonostante lo stabilimento di Atessa, unico stabilimento di *Stellantis* in Italia dedito alla produzione di veicoli commerciali, non abbia ancora raggiunto i volumi di produzione registrati nel 2019, il gruppo ha annunciato l'ampliamento della propria produzione di furgoni a idrogeno

in Paesi terzi, rispettivamente a Hordain, in Francia, e a Gliwice, in Polonia;

12) nel 2021 *Stellantis* ha impegnato in Italia solo il 10 per cento dei suoi investimenti totali, ovvero circa 800 milioni di euro su un totale di 8,1 miliardi di euro;

13) nel 2021 l'attività di ricerca e sviluppo di *Stellantis* era fortemente sbilanciata a favore della Francia, dove in quell'anno furono depositati 1.239 brevetti a fronte di 166 brevetti depositati in Italia;

14) nell'ambito dell'attuale piano di investimenti di *Stellantis*, in Francia vengono prodotti 15 modelli di veicoli elettrici, in Italia ne vengono prodotti appena 7. Il divario è destinato ad allargarsi: nel corso del 2024 gli stabilimenti francesi produrranno 11 modelli di veicoli elettrici in più rispetto agli stabilimenti italiani;

15) tra il 2022 e il 2026 è previsto che la pubblica amministrazione italiana, tramite contratti di sviluppo e accordi per l'innovazione, sosterrà gli investimenti di *Stellantis* in Italia con oltre 2,6 miliardi di euro;

16) considerato il disimpegno del gruppo *Stellantis* in Italia – a fronte della contrazione della produzione e, quindi, dell'occupazione nel nostro Paese e degli investimenti realizzati in Algeria, Marocco, Polonia e da ultimo in Serbia – con la realizzazione di uno stabilimento per la produzione della nuova Panda elettrica – appare necessario avviare ogni iniziativa al fine di incentivare la presenza nel nostro Paese di ulteriori costruttori che, nel rispetto delle regole europee e italiane, garantiscano un futuro florido al settore *automotive* in Italia;

17) oltretutto, l'azione di Governo è apparsa ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo sin qui quantomeno contraddittoria e inefficace, oscillando tra una politica di incentivi piegata alle esigenze di *Stellantis* in ragione di un non ben definito impegno a riportare la produzione a un milione di autovetture, da un lato, e una velata minaccia di orientare gli stessi incentivi in favore di un secondo produt-

tore, dall'altro, senza peraltro specificare quali reali leve abbia a disposizione l'Esecutivo nella trattativa con la casa automobilistica o se esista effettivamente un interesse da parte di altri produttori;

18) il rapporto delle istituzioni già all'epoca di *Fca*, dopo la morte di Sergio Marchionne, non ha riflettuto alcuna logica di reale salvaguardia della presenza del gruppo automobilistico in Italia, contribuendo nei fatti ad arrivare, con quella che appare ai firmatari del presente atto la colpevole disattenzione anche delle organizzazioni sindacali e degli organi di informazione, alla più grande deindustrializzazione della storia della Repubblica italiana;

19) *Stellantis*, anche grazie al progressivo passaggio alla produzione di auto elettriche – come detto, soprattutto in stabilimenti esteri – ha chiuso il 2023 con un utile netto di 18,6 miliardi di euro, in crescita dell'11 per cento sul 2022, e ricavi netti per 189,5 miliardi di euro, annunciando un dividendo di 1,55 euro per azione ordinaria, circa il 16 per cento in più del 2022. *Exor*, la *holding* della famiglia Elkann, che detiene il 14 per cento delle azioni di *Stellantis*, incasserà per il 2023 circa 700 milioni di euro di dividendi, contro i 140 milioni di euro del 2020, mentre l'amministratore delegato Tavares nel 2023 ha percepito compensi per 23 milioni di euro. Perciò, le parole del gruppo *Stellantis* devono essere seguite da scelte concrete e un impegno stringente imposto dal Governo per la crescita esponenziale dei livelli produttivi e occupazionali, accompagnate da un netto aumento della qualità degli investimenti in ricerca e sviluppo;

20) per raggiungere l'obiettivo annunciato dal Ministro delle imprese e del *made in Italy*, ovvero produrre in Italia 1,3 milioni di veicoli, *Stellantis* dovrebbe pressoché raddoppiare la produzione. Urge, perciò, l'implementazione di una strategia industriale mirata all'arrivo in Italia di nuovi produttori di veicoli, con misure che favoriscano parallelamente l'allocazione e la crescita degli indotti componentistici nazionali, anche attraverso lo snellimento delle pratiche burocratiche;

21) negli ultimi anni, soprattutto durante la XVIII legislatura, al fine contrastare la crisi indotta dalla pandemia e sostenere la produzione e l'occupazione del settore, sono state stanziati ingenti risorse: nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza si tratta di 800 milioni di euro totali, riferite a due linee di contratti di sviluppo, di cui 500 milioni per la realizzazione della filiera nazionale delle batterie e 300 milioni destinati a investimenti finalizzati alla realizzazione di una filiera nazionale di bus elettrici, la dotazione del Fondo Ipcei che finanzia progetti di batterie e progetti di sviluppo della filiera dell'idrogeno e il Fondo *automotive* da 8,7 miliardi di euro. In totale costituiscono un pacchetto di oltre 11 miliardi di euro per il settore dell'auto disponibili fino alla fine del decennio per favorire la riconversione, la ricerca e lo sviluppo del settore *automotive*;

22) la filiera dell'industria automobilistica necessita di interventi mirati a sostenere la riconversione produttiva e gli investimenti in ricerca e sviluppo di prodotti e tecnologie innovative, in grado di soddisfare la domanda emergente sia nel mercato nazionale ed europeo che in quello globale;

23) andrebbero previste, altresì, politiche di incentivazione al rinnovo del parco auto delle flotte pubbliche – incluse quelle delle forze dell'ordine – e delle partecipate, garantendone la provenienza da stabilimenti nazionali,

impegna il Governo:

- 1) a promuovere il rilancio di un piano industriale del comparto *automotive* – unitamente all'indotto e alla relativa catena di valore – che preveda, da un lato, misure di incentivazione esclusivamente a favore delle imprese che non delocalizzano, ma che, invece, garantiscono il mantenimento e la crescita dei livelli produttivi e occupazionali, e, dall'altro, che faciliti le attività e gli investimenti in ricerca e sviluppo;

- 2) ad adottare iniziative di competenza finalizzate a redigere, in tale ottica, un piano industriale dettagliato, che:
- a) delinei le strategie e le azioni da intraprendere nel breve, medio e lungo periodo per raggiungere l'obiettivo stabilito dal Ministro delle imprese e del *made in Italy* di produrre 1,3 milioni di veicoli in Italia;
 - b) includa misure volte a incentivare, anche fiscalmente, gli investimenti e l'innovazione tecnologica, sostenendo il processo di riconversione delle produzioni in chiave sostenibile del settore automobilistico italiano e delle imprese dell'indotto – con particolare riferimento alla componentistica – in linea con gli obiettivi di transizione ecologica, attraverso strategie mirate alla realizzazione di prodotti innovativi in grado, da un lato, di rispondere alla domanda privata e pubblica del mercato dell'*automotive* e, dall'altro, di garantire la continuità occupazionale per tutti gli addetti al settore;
 - c) preveda iniziative, anche di semplificazione burocratica, destinate ad attrarre in Italia nuovi gruppi industriali produttori di veicoli e, più in generale, investimenti esteri in ambito di ricerca e sviluppo tecnologico per il settore *automotive*;
- 3) a garantire che non entrerà a far parte del capitale sociale di *Stellantis*, mantenendo così il ruolo di regolatore e promotore delle politiche industriali senza interferire direttamente nelle operazioni di un'azienda che, come evidenziato, ha già goduto di ampio supporto finanziario da parte dello Stato italiano, nell'ottica di tutelare la trasparenza nel rapporto tra il settore pubblico e quello privato, preservando al contempo l'interesse nazionale nel rilancio del settore *automotive* nazionale, il quale dovrà coinvolgere in futuro anche altri gruppi industriali;
- 4) ad adoperarsi, anche nell'ottica di rendere strutturale il Tavolo *automotive* istituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, affinché *Stellantis* mantenga in Italia non solo la produzione, ma anche sia i vari settori dedicati alla progettazione – riconosciuti globalmente quali eccellenze del *design* italiano – sia le piattaforme (« pianali ») produttivi dei vari veicoli assieme alle relative catene logistiche e agli indotti della componentistica, fin qui fortemente ridimensionati a seguito della fusione tra *Fca* e *Psa* a favore dei centri produttivi francesi.
- (1-00262) « Benzoni, Richetti, Bonetti, D'Alessio, Grippo, Sottanelli, Carfagna, Castiglione, Enrico Costa, Onori, Pastorella, Rosato, Ruffino ».

PAGINA BIANCA

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.



19ALA0080570