

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

14.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 FEBBRAIO 2009

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **SILVIA VELO**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Colucci Francesco (PdL)	8
Velo Silvia, <i>Presidente</i>	2	Dini Francesco, <i>Direttore affari generali del gruppo CIR</i>	12
INDAGINE CONOSCITIVA SUI PROGETTI DI LEGGE C. 44, C. 471, C. 649 E C. 772, IN MATERIA DI SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE		Garue Sergio, <i>Direttore sviluppo business e coordinamento commerciale della Magneti Marelli</i>	2
Audizione di rappresentanti di società operanti nel settore dei componenti dell'industria automobilistica:		Toto Daniele (PdL)	9
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	6, 8, 10, 11, 12	Tronchetti Provera Marco, <i>Presidente del gruppo Pirelli</i>	6, 8, 9, 10
Velo Silvia, <i>Presidente</i>	2, 5, 6	Audizione di rappresentanti dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (UNRAE)	
Biasotti Sandro (PdL)	8	Valducci Mario, <i>Presidente</i>	12, 15
Bosio Emanuele, <i>Amministratore delegato della Sogefi Spa</i>	10	Biasotti Sandro (PdL)	15
Braiato Antonio, <i>Direttore generale divisione sistemi della Brembo</i>	5	Cernicchiaro Antonio, <i>Direttore relazioni istituzionali della UNRAE</i>	13
Carrea Paola, <i>Direttore telematica – divisione Electronic systems della Magneti Marelli</i>	2, 3	Filipponi Gianni, <i>Segretario generale della UNRAE</i>	12, 15

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-Repubblicani: Misto-LD-R.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SILVIA VELO

La seduta comincia alle 11,35.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di società operanti nel settore dei componenti dell'industria automobilistica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti di società operanti nel settore dei componenti dell'industria automobilistica.

Ricordo che ai progetti di legge menzionati sono stati abbinati i progetti di legge C. 419, C. 1190 e C. 1717, quindi i progetti di legge C. 844, C. 965, C. 1075, C. 1101, C. 1469, C. 1488, C. 1737 e C. 1998.

Do la parola all'ingegner Paola Carrea, direttore telematica-divisione Electronic systems della Magneti Marelli.

PAOLA CARREA, *Direttore telematica — divisione Electronic systems della Magneti Marelli*. Prima di iniziare l'intervento, vorrei lasciare la parola al direttore svi-

luppo *business* e coordinamento commerciale di Magneti Marelli, dottor Sergio Garue, per una breve introduzione del nostro gruppo.

SERGIO GARUE, *Direttore sviluppo business e coordinamento commerciale della Magneti Marelli*. Vi ringrazio per l'opportunità di presentare brevemente la nostra azienda. Magneti Marelli è una società fornitrice di componenti per automotive, con sede a Corbetta, in Italia, che occupa nel mondo circa 30 mila dipendenti, di cui 11 mila nel nostro Paese. A livello mondiale circa il 10 per cento (2.500 persone) è impiegato nella *Research and development* (R&D), di cui 1.500 in Italia.

Con «sviluppatori di prodotti» intendiamo prevalentemente progettisti di *software* e di *hardware* per la componentistica e per i sistemi automotive. Nel 2008, il fatturato della società è stato di circa 5,5 miliardi di euro, di cui il 5 per cento per ricerca e sviluppo. Questa incidenza è diversa a seconda delle famiglie di prodotto all'interno della società.

La società si occupa di componenti per il controllo motore, quindi, nel contesto attuale, principalmente degli sviluppi orientati a veicoli a emissioni zero, con conseguente riduzione della CO₂. Si occupa anche di sicurezza attiva e passiva, sia dal punto di vista del *lighting*, ossia dell'illuminazione, sia dal punto di vista dei sistemi di sicurezza nell'abitacolo; il terzo asse portante dell'attività di sviluppo è rappresentato dalla divisione sistemi elettronici, in cui l'attività di telematica è quella principale, che richiede sforzo di ricerca e sviluppo.

Ad oggi, il fatturato di Magneti Marelli è ancora al 70 per cento circa in Europa, sebbene, per necessità di seguire i *car*

manufacturer, la presenza sia su scala mondiale. Lo sforzo di sviluppo dell'attività telematica è concentrato in Europa e particolarmente in Italia. Lascerei dunque la parola alla dottoressa Carrea per fare il punto specifico sulla piattaforma telematica.

PAOLA CARREA, *Direttore telematica — divisione Electronic systems della Magneti Marelli*. Desidero in primo luogo ringraziare per l'invito e per il tempo dedicatoci. Partendo dalle conclusioni, anziché dall'introduzione, la nostra proposta è quella di chiedere un'incentivazione da parte del Governo per promuovere le scatole telematiche a bordo del veicolo.

Siamo qui per dimostrare l'efficacia dell'utilizzo di queste scatole telematiche ai fini della sicurezza stradale, ma potrebbe essere riduttivo limitare la telematica a bordo veicolo alla sola applicazione alla sicurezza stradale. Quando infatti ci si occupa di telematica a bordo veicolo, è necessario avere ben chiaro un ecosistema in cui entrano in gioco anche altre tematiche chiave, che sono quelle dell'ambiente e della fluidificazione del traffico. L'incentivazione dell'utilizzo di una scatola telematica a bordo andrebbe oltre l'impatto positivo sulla sicurezza stradale, e avrebbe una fondamentale ricaduta a livello nazionale ed europeo, in quanto garantirebbe anche un significativo impatto sulla mobilità e in particolare sulla mobilità sostenibile, che deve essere ecologica, sicura, ma anche tempestiva e poco costosa.

La telematica sul veicolo ci aiuta a trovare il giusto compromesso tra i gravi problemi legati alla mobilità e le opportunità che la mobilità offre, perché è noto a tutti che la mobilità incide sul PIL, sull'economia. Purtroppo, però, in questo contingente periodo di crisi, non siamo in grado di confermare i *trend* di crescita della mobilità.

I documenti della Commissione europea indicano che entro il 2020 avremo un aumento della mobilità di persone del 35 per cento e di merci addirittura sino al 50 per cento. Attualmente, non potrei confermarlo. Personalmente, percorrendo

ogni giorno la Torino-Milano, ho constatato come il numero di camion sia in diminuzione e ciò a causa dell'attuale periodo di grave crisi. Appare dunque necessario individuare modalità per gestire tale contraddizione in modo ottimale.

La telematica sul veicolo significa innanzitutto sicurezza, perché garantisce la possibilità di monitorare il comportamento e lo stile di guida dei conducenti.

Oggi non stiamo chiedendo la telematica d'obbligo su tutte le macchine, come prima o poi comunque si verificherà; sappiamo che questa decisione deve essere assunta a livello non solo nazionale, ma europeo, ma, come Italia, anche per la nostra competitività, possiamo tuttavia cominciare a incentivare e a creare una cultura ed un sistema — che in questo caso è un ecosistema — attorno al concetto di telematica. Questa da sola è insufficiente e deve essere accompagnata anche dall'infrastruttura e dai centri servizi. La filiera legata a questo sviluppo, si rivela dunque molto importante e strategica.

Monitorando lo stile di guida, potremo ad esempio agevolare la categoria dei giovani, dei neopatentati, dare priorità ai ragazzi al di sotto dei 25 anni.

Anche se è un tema delicato, potremo pensare di monitorare anche lo stile di guida delle persone più anziane. Poiché in Italia e a livello internazionale l'età media aumenta, la gestione delle patenti dei guidatori che abbiano superato una certa età potrebbe rappresentare un importante aspetto della sicurezza stradale. Potremo usare come deterrente la possibilità che qualcuno via Internet valuti dove e come si stia guidando, anche in funzione dell'orario notturno, aspetto legato ai giovani, ma riferito anche ad altre categorie, come quella degli anziani. Auspichiamo poi di estendere il discorso della telematica a tutto il parco circolante.

La tematica non è nuova sulle macchine, perché più di 700 mila veicoli sono già equipaggiati con la telematica; questi veicoli sono promossi soprattutto a livello di assicurazioni, anche grazie al grosso sforzo effettuato anni fa dal Governo con l'ISVAP per promuovere alcuni *standard* di

telematica sul veicolo. Ovviamente la telematica non raggiunge un numero di veicoli sufficiente, giacché, rispetto agli oltre 42 milioni di veicoli circolanti in Italia, 700 mila appare una cifra irrisoria.

La telematica non è nuova anche sui veicoli di primo impianto. L'azienda nazionale per eccellenza, il gruppo FIAT, negli ultimi due anni ha installato più di 600 mila scatole telematiche sulle proprie macchine già a livello di primo impianto. La telematica quindi sta arrivando, ma richiede investimenti significativi. Si tratta di un prodotto diverso, che, dopo essere stato sviluppato e venduto, deve funzionare, deve garantire la partenza della chiamata per un soccorso, e tutti sappiamo che in caso di incidente avere la possibilità di essere soccorsi entro i primi 20 minuti significa salvare delle vite, perché in alcuni casi il tempo è davvero prezioso. Deve essere quindi assolutamente affidabile e deve funzionare, legandosi non solo all'autoveicolo, ma a tutta la filiera. Magneti Marelli sta cercando di portare avanti questo impegno investendo moltissimo nella realizzazione di un ecosistema, quindi non solo della scatola telematica, ma di tutto il servizio ad essa connesso, per garantirne il funzionamento.

La telematica non è nuova ma, considerati gli investimenti di cui necessita, è fondamentale agevolare il sistema. Da qui emerge la nostra proposta, che facciamo completamente allineati con *partners* della medesima filiera; il documento che lasciamo agli atti, infatti, è stato concordato e redatto in armonia con altri, fondamentali attori sia della componentistica automotive legata alla telematica, quali Metasystem, sia delle Telco *operator*, dei *service provider* e degli *stakeholder*, quindi le assicurazioni, l'ACI o coloro che possono utilizzare questi incentivi.

Viene data quindi grossa enfasi al tema della sicurezza, alla tempestività degli interventi, alla possibilità di agevolare o monitorare lo stile di guida dei soggetti giovani o a rischio. Chi perde troppi punti della patente rischia giustamente di perdere la possibilità di guidare l'auto e la cronaca segnala casi in cui ci si toglie la

vita per questo motivo. L'idea non è nuova, ma si potrebbe lasciare la patente a un soggetto a rischio, monitorandolo attraverso l'utilizzo della scatola telematica.

Si apre quindi un ventaglio di opportunità: si può usare la telematica non solo per la sicurezza, ma anche per far pagare il bollo in funzione dell'utilizzo della macchina, con un importante impatto sulla mobilità, incentivando il guidatore ad andare in centro città nelle ore meno critiche, evitando di congestionarlo.

Telematica a bordo significa avere un veicolo che diventa per eccellenza il sensore della mobilità, poiché muovendosi sulla strada il veicolo fornisce informazioni sulla presenza di un incidente ovvero di una coda o di un *aquaplaning* sulla strada. Questo sensore per eccellenza alimenta la rete dei sensori, che molto faticosamente a livello di infrastruttura manteniamo lungo le strade (per esempio attraverso i *loop* per conoscere le code ai semafori) e diventa importante per ottenere informazioni reali sul traffico, che, raccolte e ridistribuite, garantiscono un impatto sulla fluidificazione del traffico o sulla razionalizzazione logistica per quanto concerne le flotte. La telematica, lo ripeto, è dunque fondamentale innanzitutto per la sicurezza, ma anche per le ricadute che può avere in altri settori.

Stiamo investendo molto anche in collaborazioni con le università, con i centri di ricerca, perché l'ecosistema è fondamentale per le ricadute e le opportunità, per le funzioni e i servizi, ed è indispensabile alimentarne la cultura e far crescere giovani esperti di queste tecnologie e in grado di svilupparle. Potremmo così anticipare un *know-how* e una cultura che saranno obbligatorie a livello europeo. La chiamata di emergenza, anche se ritardata di anno in anno, con l'arrivo del Galileo dovrebbe essere obbligatoria dal 2012.

Oltre a creare questa cultura, tale incentivo garantirebbe la possibilità di dotare gradualmente di questa tecnologia un numero più significativo di macchine, aiutandoci a gestire a livello Paese tutte le opportunità offerte dalla telematica.

Rimango a disposizione per rispondere a eventuali domande.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della Magneti Marelli per il loro intervento.

Do ora la parola al direttore generale della divisione sistemi della società Brembo, Antonio Braiato.

ANTONIO BRAIATO, Direttore generale divisione sistemi della Brembo. Vorrei innanzitutto ringraziare il presidente della Commissione per questa opportunità offerta alla Brembo. Personalmente, da circa trenta anni mi occupo di impianti frenanti (ABS e tutte le parti elettroniche di controllo della frenatura) prima presso le case automobilistiche e negli ultimi dodici anni presso la società Brembo.

La Brembo desidera esprimere pieno apprezzamento per l'attività di questa Commissione soprattutto in termini di sicurezza. La discussione sulle iniziative normative volte al miglioramento della sicurezza sulle nostre strade rappresenta infatti un passaggio fondamentale per affrontare con efficacia la sfida per la riduzione degli incidenti stradali e quindi del numero delle vittime.

Vorrei trattare due argomenti, uno riguardante la sicurezza dei dischi freno e l'altro la componentistica dei veicoli. Prima di entrare nel merito di questi argomenti, desidero però evidenziare come l'impianto frenante non sia soggetto a un quadro regolamentare per il mercato del ricambio, come invece altra componentistica quali gli pneumatici, gli ammortizzatori e le pastiglie dei freni. Si renderebbe quindi necessario un adeguamento della normativa anche per i dischi freno, che rappresentano uno degli elementi fondamentali della sicurezza.

Un gruppo di lavoro nell'ambito dell'ONU e dell'ECE sta definendo i parametri tecnici per controllare meglio il mercato dell'*aftermarket*, in cui oggi possono essere venduti particolari provenienti dall'estero privi di contenuti di sicurezza e della tracciabilità necessaria per ripercorrere a ritroso la filiera.

Il primo argomento che vorrei trattare è la manutenzione del sistema frenante. Il sistema frenante sulle vetture è un sistema di sicurezza attiva, che consente di espletare una delle funzioni principali: ridurre la velocità e quindi evitare la possibilità di collisione e i conseguenti inconvenienti. L'impianto è un sistema complesso, i cui particolari principali sono le pinze freno, i dischi freno, le pastiglie, la pompa e altri accessori come la tiranteria e i freni a tamburo.

Il disco freno è uno degli elementi fondamentali perché consente di trasformare l'energia cinetica in energia termica, effettuando il rallentamento della vettura. Oggi, i dischi più noti sono in ghisa, ma sulle vetture che offrono maggiori prestazioni esistono anche versioni in carbonio o carbonio legato. Quelli in ghisa funzionano bene, ma sono soggetti a usura. L'usura è uno degli elementi fondamentali in grado di ridurre le prestazioni previste nella fase progettuale. Oggi, per questo fenomeno non è previsto alcun controllo, a meno di un indicazione inserita dalla casa automobilistica che incide sul particolare, un valore denominato « minimo TH », quindi minimo spessore, che dovrebbe essere il minimo livello oltre il quale il pezzo deve essere sostituito. Per l'utenza è più difficile accorgersi del livello di usura del disco, a differenza che per le pastiglie dei freni, per le quali esiste un'indicazione sugli strumenti di bordo che avverte l'utente di doverli sostituire, perché per i dischi freno questo non avviene.

I fenomeni derivati da un'eccessiva usura di questo particolare possono andare da una riduzione delle prestazioni dell'impianto fino a condizioni più critiche, che possono provocarne la rottura. Nelle corse automobilistiche di Formula Uno, talvolta l'usura provoca infatti l'esplosione del disco. Per mantenerlo in buono stato, è quindi necessario controllarne l'adeguatezza alle condizioni dimensionali di spessore previste.

Soprattutto per le vetture datate, che superano i 7-8 anni, il controllo dei dischi freno non è un parametro tenuto sotto controllo. Da un'indagine effettuata dal-

L'Istituto sperimentale auto e motori di Anagni su un parco campione di circa 5 mila dischi di vetture di circa sette-otto anni, è emerso che nell'80 per cento dei casi il valore non era rispettato e i dischi erano più usurati di quanto previsto dalla norma. Un 25 per cento di questo 80 era così critico perché aveva sopportato un'ulteriore vita della vettura di circa 40 mila chilometri, mentre il 5 per cento presentava un valore prossimo a una possibile rottura. L'attuale situazione di mercato con importanti cali di vendita non favorirà l'attenzione degli utenti delle vetture più datate su questo aspetto. Prevediamo quindi che questo possa provocare un'ulteriore crisi.

Oggi, la legge non prevede alcun controllo sulle dimensioni del disco freno. In altri Paesi, invece, nelle verifiche effettuate presso sistemi analoghi al nostro Ministero dei trasporti, quali il TUF, la misura della dimensione del disco è una prassi. Questo tema era già stato trattato nel giugno del 2007 in sede parlamentare, era presente in qualche proposta di legge, ma non è giunto a conclusione. Chiediamo quindi di riprenderlo e di inserirlo in una proposta normativa.

Il secondo argomento riguarda la componentistica degli impianti frenanti. Oggi, la legge non prevede la possibilità di utilizzare componenti al di fuori di quelli omologati dalle case automobilistiche nella realizzazione del veicolo nuovo. In altri Paesi europei, invece, questo è possibile, adottando una componentistica che migliori ulteriormente le prestazioni dell'impianto. Questa è una situazione anomala, in quanto sul territorio italiano circolano vetture modificate in altri Paesi, ad esempio in Germania e che vengono poi utilizzate in Italia. Quando parliamo di questa componentistica, ci riferiamo non a semplici pezzi metallici, ma a sistemi, quindi a pinze freni e pompe particolari.

Questa situazione ovviamente penalizza il nostro mercato. Possiamo vendere questi prodotti all'estero, dove tra l'altro il *design* italiano, in particolare quello della nostra azienda, è molto apprezzato, ma non in Italia.

Anche questo argomento era stato affrontato nella legislatura 2001-2006, ma non era stato portato a conclusione. Adesso, grazie al lavoro che sta facendo questa Commissione, ci auguriamo che alcuni progetti di legge giungano in porto. Nel documento che lascio agli atti della Commissione sono segnalate le nostre proposte in merito.

Auspichiamo che si possa cogliere questa opportunità, in modo che l'accordo di filiera possa portare in tempi rapidi a una riforma attesa da molto tempo. Con il decreto «milleproroghe» è stata presentata una proposta emendativa a firma del senatore Lucio Malan rispondente a questa esigenza, che riteniamo possa concludersi positivamente.

PRESIDENTE. Ringrazio il direttore generale Braiato e sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 12,05, è ripresa alle 12,30.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

Do la parola al dottor Marco Tronchetti Provera, presidente del gruppo Pirelli.

MARCO TRONCHETTI PROVERA, *Presidente del gruppo Pirelli*. Grazie, presidente. Questa audizione avviene in un momento particolare per l'industria in senso lato, ma in particolare per l'industria automobilistica e per tutta la filiera. Considero importante il percorso che il Governo ha intrapreso guardando all'industria nel suo insieme, dato che la filiera include aziende che non solo riforniscono le aziende nazionali, ma hanno una presenza internazionale.

Considero corretta l'impostazione scelta dal Governo collocando al centro sicurezza e ambiente, perché il futuro del nostro sviluppo e della nostra competitività si basa sulla concentrazione delle risorse su tali aspetti. Si crea un nuovo

modo di fare industria, in cui, come Pirelli, abbiamo già intrapreso un percorso chiaro, che vede concentrare la nostra attenzione sui pneumatici cosiddetti «verdi», ossia con una più bassa resistenza al rotolamento, che quindi producono minori consumi anche con l'uso di materiali ecocompatibili nella costruzione del pneumatico stesso.

Tutto questo ha bisogno di essere supportato da una maggiore attenzione alla sicurezza da parte delle autorità competenti. Ritengo quindi che, al di là di forme di incentivo alla sostituzione del pneumatico, sia estremamente importante introdurre sanzioni e controlli del parco esistente di pneumatici. La sicurezza si basa infatti innanzitutto sul pneumatico, ma nessuno subisce controlli sul battistrada del pneumatico o sulla sua età. Tale controllo può invece essere effettuato molto rapidamente, giacché in pochi minuti l'autorità di polizia può verificarne lo stato, salvando delle vite e riducendo i costi relativi agli incidenti stradali. Chiederei quindi alla Commissione di prendere atto di questo e di impartire istruzioni affinché questi controlli siano effettuati. Questo permette alle industrie di agevolare il rinnovo del parco, garantendo maggiore sicurezza ai cittadini, e di continuare il processo di innovazione nella giusta direzione.

L'altra area in cui rappresentiamo uno dei pochi attori mondiali è quella dei filtri antiparticolato, che ha come risultato finale il miglioramento della qualità della vita e della salute dei cittadini. Si tratta di un prodotto che diviene obbligatorio con le cosiddette *low emission zone*, che ormai sono venti in Germania e in aumento in Italia, perché diverse regioni — dal Lazio alla Lombardia — hanno imposto limiti alle emissioni, che il parco circolante deve rispettare. Incentivare il parco di trasporto a mettere filtri ha un duplice impatto: migliorare le condizioni ambientali e di vita dei cittadini e ridurre il costo globale per il sistema sanitario nazionale, perché sappiamo quanto le polveri sottili incidano sulla salute dei cittadini. Consideriamo importante la scelta del Governo di effet-

tuare una riflessione per incentivare questo settore. Tale investimento avrà un risultato più che proporzionale in termini di minori costi del sistema sanitario, oltre ad avere lo scopo primario di migliorare la qualità di vita dei cittadini. Esso permette anche lo sviluppo di una nuova industria sul terreno internazionale, e stiamo effettuando test a Pechino e siamo già presenti in Germania e in altri Paesi. Se il mercato domestico si apre annoverandoci fra i primi attori internazionalmente riconosciuti, una parte dell'industria italiana potrà crescere ed essere competitiva.

Questi provvedimenti, se armonizzati, permetteranno all'industria di riprendere un percorso competitivo, aspetto importante di fronte a un cambiamento strutturale del sistema industriale, perché la crisi attuale comporta anche una rivisitazione del modo di produrre e quanto va nella direzione sicurezza e ambiente avrà successo non solo in Italia, ma nel mondo. Siamo pronti pertanto a effettuare gli sforzi necessari nella ricerca. Nel settore pneumatici, siamo già l'azienda che investe di più proporzionalmente al fatturato. Abbiamo bisogno che il percorso sia condiviso dall'azione di Governo, aspetto fondamentale per noi, per la filiera dell'automobile e per altre aziende con cui abbiamo stipulato programmi di collaborazione nella direzione di una maggiore sicurezza.

Di recente, abbiamo siglato l'accordo con Brembo e Magneti Marelli, aziende *leader* italiane, per arrivare allo sviluppo del *cyber tyre*, che permetterà allo pneumatico di trasmettere informazioni in tempo reale, che miglioreranno l'efficienza di tutta l'elettronica e la sicurezza.

Possiamo dunque essere *leader* in un mondo estremamente competitivo, che sta rapidamente cambiando. Supportando questa industria, l'azione di Governo garantisce produzione di ricchezza per il futuro. Sappiamo che sono tempi difficili, ma dobbiamo guardare a come saranno le aziende domani. La nostra disponibilità a collaborare sarà quindi totale in tutti i

provvedimenti in questa direzione. Mi fermo qui, sapendo che vi aspettano diversi incontri.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che desiderino intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SANDRO BIASOTTI. Vorrei ringraziare il presidente per la sua analisi e per l'interessante documentazione.

Purtroppo, anche per mia ignoranza mi sorprendo di dover prestare attenzione agli pneumatici, che dinanzi all'opinione pubblica non rivestono l'importanza che in questa indagine conoscitiva stiamo riconoscendo al tasso alcolico o ai ciclomotori. Indipendentemente dall'età della macchina, uno pneumatico liscio non frena e provoca incidenti.

Poiché lei, presidente, in questo settore è il massimo conoscitore della materia, vorrei sapere se altre nazioni abbiano già chiesto un documento per lo stato degli pneumatici eventualmente da tenere insieme al libretto e cosa sia possibile fare in concreto.

Ho infatti letto percentuali molto allarmanti, che indicano come il 10 per cento del parco cittadino abbia pneumatici potenzialmente pericolosi. Poiché stiamo svolgendo questa indagine conoscitiva e il Governo sta mettendo mano al codice della strada, ritengo opportuno intervenire in questo settore.

Poiché vivo in una grande città, vorrei infine conoscere l'incidenza di questi filtri antiparticolato nella diminuzione delle polveri sottili.

MARCO TRONCHETTI PROVERA, *Presidente del gruppo Pirelli.* Parto dall'ultima domanda, che può avere rapida risposta. L'abbattimento delle polveri sottili è pari al 95 per cento, quindi si prevede sostanzialmente la loro eliminazione. Questo è stato testato con ISPRA, il principale ente europeo. Ci siamo omologati per primi in Italia, abbiamo in corso un processo di omologazione con il TUF tedesco, siamo in via di omologazione con la città di Pechino, siamo omologati in sette-otto

Paesi, come Inghilterra e Svezia. I test hanno confermato l'abbattimento del 95 per cento, quindi l'intervento radicale e risolutivo.

Questo tema riguarderà anche il primo equipaggiamento, perché dal 2010 dovrebbe diventare obbligatorio anche il filtro sul primo equipaggiamento per i motori non « euro 5 », ma si immagina che anche i futuri motori a benzina possano necessitare di filtri, perché aumenteranno le emissioni di quel tipo; diminuirà la CO₂ ma aumenteranno le emissioni di polveri sottili. Si tratta quindi di un efficace prodotto in continua evoluzione tecnologica, sul quale continuiamo a emettere nuovi brevetti per affrontare le diverse condizioni di temperatura del motore.

Per quanto riguarda invece la parte relativa alla legislazione vigente, la direttiva 2001/43/CEE fissava i limiti per la resistenza al rotolamento per avere un migliore impatto sulle emissioni di CO₂. La direttiva diventa però efficace attraverso il controllo di polizia e la sanzione, e riguarda anche il cosiddetto « inquinamento acustico ». Un marchio, previsto per legge presente sul fianco dei pneumatici permette di identificare i prodotti non conformi alle prescrizioni della direttiva. I prodotti asiatici sono maggiormente inquinanti e mancano della marcatura degli pneumatici ecocompatibili e conformi alla direttiva, che recano l'indicazione « E 4 » e un numero di identificazione.

Per le autorità di controllo è dunque molto facile verificare se il pneumatico sia conforme alle norme e misurare con un piccolo strumento tascabile il battistrada, per valutare se esso rientri nei limiti di sicurezza. Questo richiede però una norma che riguarda le sanzioni, i controlli a campione e la loro pubblicizzazione, senza i quali non avviene nulla.

FRANCESCO COLUCCI. Innanzitutto ringraziamo il presidente per la sua illustrazione tecnica e riconosciamo all'onorevole Valducci il merito di aver previsto, nelle varie problematiche che interessano questa Commissione, anche audizioni con i diretti operatori, che inducono a valuta-

zioni di carattere politico e normativo del Parlamento. Non entro nei particolari tecnici evidenziati dal dottor Tronchetti Provera, ma le valutazioni del Parlamento terranno conto anche delle sue considerazioni per quanto riguarda i problemi della salute.

Mi permetto di uscire in parte dal seminato, svolgendo considerazioni riguardanti alcune realtà che purtroppo viviamo nel nostro Paese. Poiché il dottor Provera, oltre ad essere il massimo responsabile della Pirelli, grande azienda pilota del nostro Paese che sul piano internazionale affronta la concorrenza con aziende similari, è anche un autorevole rappresentante di Confindustria, e poiché sulle varie tematiche che il Parlamento affronta spesso ci si « incaglia » nelle valutazioni espresse dalle organizzazioni sindacali, in particolare dalle centrali sindacali o dai sindacati che operano in un determinato settore, vorremmo sapere se questi argomenti siano stati affrontati con i sindacati o se riteniate che possano essere trattati da Confindustria solo tramite un colloquio diretto con il Governo.

Lei giustamente ha sottolineato l'interesse del Governo in materia e l'impegno del Presidente di questa Commissione tende a favorire un maggiore dialogo tra le forze sociali, il Parlamento e il Governo, per addivenire a norme in grado di garantire gli operatori manuali e imprenditoriali, per evitare il crearsi di conflittualità che provochino l'arresto di determinate normative, che interessano la collettività.

Vorrei quindi sapere se ritenga che i sindacati vengano sensibilizzati da Confindustria, quindi anche da parte nostra, per la responsabilità che ci riguarda.

MARCO TRONCHETTI PROVERA, *Presidente del gruppo Pirelli*. Considero importante il coinvolgimento del sindacato, per recuperare competitività nel sistema. Dietro a tutto questo, infatti, si colloca il tema di un Paese che deve dimostrarsi capace di utilizzare questa fase di crisi per costruire qualcosa di positivo.

Siamo consapevoli delle difficoltà esistenti, ma piangerci addosso sarebbe l'errore peggiore. Il mondo ha una serie di problemi, ma è necessario saper reagire rapidamente, incamminandosi su un percorso di competitività, attraverso lo sviluppo tecnologico e la focalizzazione delle risorse sui settori nei quali si può essere competitivi grazie a una base per rilanciare il nostro sistema produttivo.

In passato, infatti, abbiamo verificato come settori in crisi siano diventati il punto di forza di certi Paesi grazie alla capacità di investire nelle giuste tecnologie e ad una positiva collaborazione fra forze di Governo e sistema industriale. Questo comporta anche un'assunzione di responsabilità da parte dei sindacati, perché le riconversioni di un sistema industriale sono socialmente costose, comportando sacrifici di varia natura che ricadono anche sulle forze di lavoro. In quel caso, è necessario sottolineare la comune volontà innanzitutto delle imprese di garantire un sostegno alle fasce deboli, perché il tessuto sociale deve tenere, ma la riconversione non può essere frenata da una dialettica sindacale non costruttiva. Dobbiamo realizzare un dialogo aperto e costruttivo, elencando in modo trasparente i sacrifici di oggi, chiedendo quanto è necessario perché questi non si trasformino in disagio sociale e da qui ripartire con un'industria più competitiva.

I sindacati sono dunque una parte determinante per capire dove siamo e per agire insieme, perché questo Paese potrà uscire più competitivo dalla crisi attraverso il comune senso di responsabilità. Nei prossimi due anni, la classe dirigente è chiamata a dimostrarsi capace di rilanciare il Paese in un momento di crisi, evitando di essere accusata di aver trascinato il Paese in una lunga recessione senza aver individuato gli strumenti e la coesione per far ripartire l'economia. Si può fare, ma dobbiamo farlo insieme.

DANIELE TOTO. Mi associo al ringraziamento per la presenza del dottor Tronchetti Provera. Vorrei riportare la discussione a un dettaglio più tecnico. Pirelli è

sempre stata sinonimo di innovazione, dal P7, dal cinturato alla supremazia nella *performance* dei pneumatici invernali, al PZero asimmetrico. Desidero riportare il discorso sul pneumatico *run flat*, che rappresenta una delle più importanti innovazioni dal punto di vista della sicurezza dei pneumatici degli ultimi anni. Lo sviluppo del pneumatico *run flat* ha subito un rallentamento per quanto riguarda le emissioni di CO₂, maggiori rispetto agli pneumatici attuali. Vorrei dunque conoscere il futuro di questo tipo di pneumatico e capire se questi vincoli rappresentino un limite allo sviluppo e quindi anche alla sicurezza o una sfida per l'innovazione di un'azienda.

MARCO TRONCHETTI PROVERA, *Presidente del gruppo Pirelli*. Personalmente, li considero una sfida. Lavoriamo insieme all'industria automobilistica per continuare lo sviluppo del *run flat*. Siamo dentro le emissioni previste dalle norme attuali. Abbiamo alcune industrie automobilistiche che credono in questo prodotto e il *testing* è fondamentale, perché si riesce a fare più rapidamente evoluzione attraverso un lavoro di collaborazione con l'industria automobilistica. Questo significa infatti adattare tutto il sistema, dagli ammortizzatori alle sospensioni, permettendo di alleggerire e quindi di diminuire anche il peso della *run flat*.

Ritengo quindi che sia un percorso da continuare. Al di là di alcuni eccessi proposti a Bruxelles soprattutto sulla rumorosità, che avrebbero reso impossibile l'utilizzo del *run flat* e di altri tipi di prodotti, tutto quello che riguarda l'emissione può essere contenuto nei limiti con lo sviluppo tecnologico e con la collaborazione dell'industria automobilistica. La tendenza dei centri di ricerca e dei responsabili dei test dell'industria automobilistica cambia a seconda di quanto si creda nel prodotto. Alcune case automobilistiche hanno quindi rinunciato da anni al *run flat*, mentre altre continuano. Noi ci annoveriamo tra coloro che più ci credono al mondo e che continuano a fare ricerca.

PRESIDENTE. Credo che dall'audizione di oggi sia emersa anche la possibilità che, non avendo soldi per rinnovare il parco del trasporto pubblico locale, questo venga reso meno impattante rispetto all'ambiente attraverso l'utilizzo immediato dei filtri. Auspico che domani il Governo presenti questa proposta in Consiglio dei ministri e sono pronto anche a sostenerlo nella discussione che avverrà in Parlamento.

MARCO TRONCHETTI PROVERA, *Presidente del gruppo Pirelli*. Le cito un dato utile. Dal calcolo sul costo medio di un filtro in rapporto alla sostituzione di un automezzo, emerge come, con il costo di un automezzo, si possano rendere eco-compatibili 50 automezzi, cifra dirimente dal punto di vista della spesa delle diverse autorità locali.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente del gruppo Pirelli per il suo intervento.

Do la parola all'amministratore delegato della Sogefi, Emanuele Bosio.

EMANUELE BOSIO, *Amministratore delegato della Sogefi Spa*. Grazie per l'opportunità di poter esprimere la nostra opinione in questo momento particolarmente difficile del settore automotive. Vorrei concentrarmi sugli aspetti che riguardano la componentistica. Il settore componentistico italiano è formato da pochi grandi gruppi con dimensioni e presenza globale, tra cui Sogefi.

Oggi, Sogefi è un gruppo presente in quattordici Paesi; nel 2007 ha avuto un fatturato di 1,1 miliardi ed è *leader* tecnologico nella filtrazione motore e nei componenti di sicurezza per sospensioni. La tipica azienda componentistica è però una piccola-media azienda, fortemente dipendente dal costruttore nazionale e con scarse possibilità di fare ricerca e sviluppo. Questo rappresenta un grave *gap* nei confronti dei *competitors* francesi e tedeschi, che, cogliendo il momento di crisi, si dovrebbe auspicabilmente superare con il primo tema, con aiuti e incentivi alle aziende di componentistica per la

ricerca e lo sviluppo. La possibilità di uscire dal mercato nazionale è infatti legata all'innovazione, alla capacità di sviluppare prodotti, oltre che essere competitivi, aspetto in cui la componentistica italiana, tranne pochi grandi gruppi, si trova in difficoltà.

In questo piano di aiuti al settore, dovrebbe essere valutata la possibilità di dare più ampio respiro finanziario e aiutare meglio la ricerca, indirizzandola a temi prioritari quali l'ambiente e la sicurezza.

Una delle debolezze della componentistica italiana che non ha *export* è quella di non godere di un'ottimale situazione dei termini di pagamento, perché sul mercato italiano i termini di pagamento medi si aggirano attorno ai 120 giorni, mentre in Europa si attestano sui 60 giorni. Questo rappresenta un punto di debolezza perché è troppo dipendente dal costruttore nazionale.

L'altro importante tema sul quale volevo svolgere una riflessione è quello riguardante la crisi economica, che ha impatto sulle nuove immatricolazioni, quindi sui volumi di vendita di auto nuove, ma anche sulla ricambistica. Per le aziende di componentistica è importante il fatturato verso il costruttore come primo equipaggiamento, ma anche quello verso la ricambistica.

Con gli aiuti e gli incentivi che auspicabilmente domani saranno varati, la stima ottimistica riguarda la sostituzione di 200-250 mila veicoli Euro 0, Euro 1 e Euro 2, quindi inquinanti, mentre il parco circolante con queste caratteristiche è di 15 milioni di veicoli. Al di là delle più rosee attese di sostituzione, restano quindi veicoli circolanti vecchi, inquinanti e talora in condizioni di non sicurezza. Mi chiedo quindi se non sia opportuno regolamentare più severamente la corretta manutenzione di questi veicoli. A questo devono seguire i necessari controlli. Oggi, ci sono le revisioni, i bollini blu, per cui viene controllata l'emissione. In termini di sicurezza e di ambiente, però, i controlli devono riguardare anche lo stato di effi-

cienza di una serie di componenti, di ricambi critici per questi due obiettivi.

Non sono in grado oggi di citare cifre precise, ma in linea di massima il proprietario di questi veicoli inquinanti non gode di un elevato *standard* economico, per cui sarebbe opportuno sostenere economicamente i costi da lui affrontati per mantenere il mezzo in perfetta efficienza. Non abbiamo elaborato numeri di dettaglio, ma, come per la rottamazione e altri tipi di aiuto allo studio, con l'aumento dell'IVA per il maggior fatturato delle aziende costruttrici di componenti la partita non appare fortemente penalizzante per l'Erario. Si potrebbero ipotizzare *bonus*, chiedendo alle aziende produttrici di componenti di offrire pacchetti a prezzi scontati, dei *kit* di componenti per la ricambistica, realizzare un sistema per evitare l'incremento dell'inquinamento e il decremento della sicurezza, giacché vetture inquinanti di otto-dieci anni continuano a circolare senza che il proprietario abbia i mezzi per comprare l'auto nuova o per fare manutenzione. In questo caso, saremmo interessati all'aspetto filtrazione motore e notiamo un calo importante del fatturato nel segmento *aftermarket* originato da questa minor propensione del consumatore finale a fare la corretta manutenzione.

PRESIDENTE. Mi sembra che queste possano essere interessanti forme di incentivazione al settore della filiera dell'auto, perché è impossibile avere i fondi pubblici per finanziare un *change over* del parco autoveicoli, che nel nostro Paese è particolarmente vetusto, ma si potrebbero prevedere incentivi a favore del sistema. Conoscendo la difficoltà dei controlli, ritengo che, se dovessimo varare una forma di incentivi a favore del ricambio di alcune parti, dovremmo prevedere non un esborso da parte dei consumatori, ma almeno in fase di avvio un finanziamento diretto a chi provveda al ricambio di questi pezzi di auto Euro 0, 1 e 2.

Do la parola a Francesco Dini, direttore affari generali del gruppo Compagnie industriali riunite (CIR).

FRANCESCO DINI, *Direttore affari generali del gruppo CIR*. Vorrei ricordarvi l'esempio del *bonus* sul GPL, che rappresenta probabilmente la migliore forma di incentivazione, laddove lo sgravio fiscale su quelle fasce ha poco senso.

Un altro intervento che abbiamo considerato con interesse — e che nei giorni scorsi è stato sollevato in Parlamento con il presidente della Commissione lavoro — potrebbe consistere nel collegare gli aiuti al settore ai pagamenti dei fornitori. Questo rappresenta infatti un problema drammatico. L'automotive pesa per un milione di posti di lavoro, di cui neanche un decimo coperto dal *leader* nazionale di produzione d'auto. Si tratta quindi di una realtà che vale il 10 per cento del PIL e trova il suo fulcro nei produttori di auto, ma ricordiamo che in termini occupazionali non stiamo parlando nemmeno di un decimo di quello che tutto il settore automotive italiano occupa.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti di Sogefi per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione di rappresentanti dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (UNRAE).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772 in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (UNRAE).

Ricordo che ai progetti di legge menzionati sono stati abbinati i progetti di legge C. 419, C. 1190 e C. 1717, quindi i progetti di legge C. 844, C. 965, C. 1075, C. 1101, C. 1469, C. 1488, C. 1737 e C. 1998.

Do la parola al segretario generale della UNRAE, dottor Gianni Filipponi.

GIANNI FILIPPONI, *Segretario generale della UNRAE*. Signor presidente, desidero innanzitutto ringraziare a nome dell'asso-

ciazione, del nostro presidente Salvatore Pistola e di tutti i nostri associati per averci accordato questa possibilità.

UNRAE rappresenta tutte le case estere operanti in Italia nel settore dell'automobile, dei veicoli commerciali e industriali, degli autobus, di caravan e autocaravan. Nel settore dell'auto possiede circa il 70 per cento del mercato e rappresenta una realtà di oltre 40 miliardi di fatturato annuo e una filiera che, con i propri concessionari e le officine autorizzate, impiega circa 95 mila persone.

Si tratta quindi di una realtà molto importante, che in questo periodo soffre la crisi. Il mercato di gennaio in termini di immatricolazioni di vetture ha registrato una flessione del 32 per cento rispetto all'anno scorso. Per quanto riguarda gli ordini sembra andare ancora peggio, perché, proiettando sull'anno l'andamento di gennaio, si avrebbero 1 milione 600 mila immatricolazioni, contro i 2 milioni 500 mila del 2007, laddove una grande fabbrica moderna produce 300 mila macchine. In un anno e pochi mesi si è quindi perso l'*output* di tre grandi fabbriche.

Su questi temi siamo continuamente contattati dalle varie autorità di Governo. Per quanto riguarda gli incentivi pubblicizzati sui giornali, pur apprezzando questo sforzo, consideriamo inutile investire soldi per rendere gratuiti i bolli mentre è più opportuno dare *cash* tutti i circa 1.500 euro (1000 euro di *cash* più tre anni di bollo gratis). L'intero panorama dei nostri operatori, dei nostri associati, le concessionarie, la FIAT, che forse è ancora più « talebana » di noi in questo, perché ha una clientela molto « terra terra » (quella dei « pochi, maledetti e subito »), concordano nel chiedere soldi totalmente *cash* senza la componente relativa alla gratuità del bollo. Questo è il messaggio che stiamo diffondendo anche nelle realtà di Governo.

Per quanto riguarda l'occasione di oggi, apprezziamo gli incentivi sui veicoli commerciali, la sottolineata esigenza di misure di sostegno al credito rivolto agli operatori e al cliente finale, come avviene negli altri

Paesi europei. Stiamo dunque verificando una grossa attenzione nei confronti del settore, di cui siamo molto contenti.

Le case automobilistiche estere immo-destamente vantano un primato se non altro temporale nell'attenzione alla sicurezza attiva e passiva. Le componenti fondamentali della sicurezza dell'automobile moderna (*airbag*, cinture di sicurezza) sono state inventate da case che storicamente rappresentiamo. Stimiamo che le nostre case annualmente devolvano alla sicurezza non meno di 5-6 miliardi di euro di investimenti globali, cifre veramente significative.

La sicurezza dell'automobile appare il principale dei tre elementi che costituiscono la sicurezza, ovvero strade, comportamento del guidatore e veicolo. Questo è dovuto all'attenzione da sempre dimostrata dall'Unione europea sull'argomento, con tutte le direttive emanate, e al fatto che il settore dell'automobile sia altamente competitivo e che uno dei fattori che garantiscono un *surplus* di competitività a molti marchi consista nel porsi sul mercato con realtà estremamente innovative sul piano della sicurezza.

Dei temi all'ordine del giorno parlerà il dottor Antonio Cernicchiaro, nostro direttore delle relazioni istituzionali, che si soffermerà in particolare sull'argomento dei neopatentati e del *tuning*, i due argomenti più vicini ai nostri interessi.

ANTONIO CERNICCHIARO, *Direttore relazioni istituzionali della UNRAE*. Anche io ringrazio il presidente della Commissione per questa importante opportunità oggi accordataci.

Nella documentazione depositata abbiamo inserito alcuni atti dell'UNRAE tesi a fornire un quadro più preciso della nostra attività di servizio, con elementi statistici di mercato e di informazione, che possono fornire un contributo alla lettura dei fenomeni riguardanti il settore automobilistico.

Ringraziamo ancora la Commissione per questa opportunità e ci proponiamo

come possibili fornitori di elementi e di indicazioni, qualora la Commissione lo ritenesse opportuno.

Per quanto riguarda l'argomento specifico della proposta di legge Meta, così come dei progetti di legge abbinati che sono oggetto dell'indagine di questa Commissione, i due argomenti principali su cui ci vorremmo soffermare riguardano i neopatentati e il cosiddetto *tuning*. Consideriamo comunque molto apprezzabile l'iniziativa della Commissione sulle norme legate alla guida dei veicoli da parte degli automobilisti, perché, fermo restando che sulla componente del veicolo si è già fatto moltissimo, è necessario ancora intervenire sulle infrastrutture e sul comportamento.

Se le norme per migliorare il comportamento alla guida degli automobilisti sono assolutamente necessarie, le infrastrutture necessitano di un adeguato piano di investimenti e di finanziamenti. È dunque molto apprezzabile il contenuto dell'articolo 23 della proposta di legge Meta, che tende a destinare al miglioramento delle infrastrutture e della segnaletica le entrate derivanti dall'attuazione della legge.

Anche sulla problematica della segnaletica, l'UNRAE fa parte di una fondazione della sicurezza insieme all'ANFIA, ovvero i costruttori nazionali, all'ANCMA, i costruttori di moto nazionali e all'ACI. Questa fondazione ha già realizzato studi e iniziative, per verificare sul territorio le difficoltà e le problematiche legate alla segnaletica, che non sempre è allineata con le caratteristiche principali delle strade e della circolazione.

Per quanto riguarda i neopatentati, l'UNRAE ha apprezzato la proroga recentemente inserita nel decreto « milleproroghe » sul rinvio della norma per l'introduzione del limite di guida per i neopatentati di veicoli con un rapporto di peso/potenza di 50 chilowatt per tonnellata, perché ritiene utile una riflessione più approfondita sulle norme da introdurre in materia. Probabilmente, il problema non si può risolvere limitando la potenza dei veicoli ai neopatentati, mentre nell'educazione stradale, nella guida accompagnata o

in misure di questo genere si potrebbero trovare risorse più incisive per risolvere la criticità della guida dei neopatentati.

Qualora si dovesse proseguire in questa o in altre sedi nella predisposizione di norme in materia, riteniamo basso il limite di 50 chilowatt per tonnellata, con cui sono state escluse alcune categorie di veicoli di piccola cilindrata o utilitarie quali Mini, Yaris, la Cinquecento o veicoli del segmento B, che probabilmente non creerebbero problematiche alla guida di giovani alle prime esperienze. Sarebbe quindi auspicabile elevare questo limite quantomeno a 70 chilowatt per tonnellata.

La nostra attenzione verso questo problema ci induce però a proporre di reintrodurre questa normativa nell'ambito della riforma al codice della strada, che si sta positivamente avviando. Abbiamo partecipato ai tavoli ministeriali organizzati presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per analizzare l'ambito, i criteri e i principi ai quali ispirare la delega auspicabilmente conferita al Governo per emanare queste disposizioni.

Nell'ambito di questa riforma, che ci auguriamo possa essere avviata in tempi brevi, potrebbe trovare giusta collocazione anche un approfondimento della materia dei neopatentati.

Per quanto riguarda invece il *tuning*, la proposta di legge Meta ed altre ad essa abbinate prendono spunto dal disegno di legge Bianchi della precedente legislatura. Questi progetti di legge propongono una liberalizzazione molto forte rispetto alle norme previste dal codice della strada in materia di caratteristiche costruttive, di modifiche e di rilascio del nulla osta da parte dei costruttori.

Sulla base di quanto riportato in queste proposte non siamo molto favorevoli, ritenendo opportuno prendere in esame il problema e trovare soluzioni compatibili con gli aspetti economici, tecnici ma anche legali della questione. La possibilità di concedere questo per talune situazioni, per talune parti di veicoli, per taluni tipi di operazioni e per talune tipologie di veicolo (mi riferisco alle autovetture, lasciando al di fuori i veicoli per trasporto

merci in generale) è una materia su cui è opportuno fare riflessioni incisive. Il Ministero dei trasporti ha segnalato la possibilità di aprire un tavolo di lavoro per verificare la possibilità di individuare adeguate misure in tal senso.

Riteniamo necessario considerare l'opportunità che questa materia venga delegata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha le competenze tecniche specifiche per valutare concretamente e correttamente quali parti, componenti, operazioni possano essere delegate.

Non siamo certamente « gelosi » e non vogliamo che il nulla osta della casa costruttrice diventi un elemento distorsivo di concorrenza o rimanga a tutti i costi. È però importante individuare caso per caso le specifiche situazioni in cui sia possibile fare a meno di questo elemento.

Oggi, per motivi legati non solo alla sicurezza, ma anche all'ambiente, alla tecnologia e a quanto è necessario per predisporre un autoveicolo e progettarlo, le case automobilistiche devono sottostare a non meno di cinquanta direttive europee. Il veicolo viene quindi omologato. Il costruttore si impegna a produrre veicoli conformi a quel tipo omologato e rilascia un certificato di conformità. Ne conseguono norme, obbligazioni e responsabilità per quanto riguarda le garanzie, la responsabilità per danno da prodotto difettoso, le revisioni periodiche effettuate sugli autoveicoli e non ultimi i richiami di sicurezza, per cui nel caso in cui il costruttore non si renda conto di un difetto del veicolo viene richiamato per la rimozione dello stesso.

Se su questi veicoli, sui quali sono imposti obblighi e responsabilità da parte del costruttore, venisse consentito di mettere le mani in maniera troppo liberalizzata, troppo ampia, senza un controllo preventivo da parte di enti come la Motorizzazione — che può continuare a effettuare i collaudi necessari caso per caso o per tipologie perché queste operazioni vengano fatte correttamente — si rischierebbe di lasciare il settore in balia di operatori privi dei requisiti di qualità e di capacità per operare in maniera corretta

ed efficace, rischiando di inquinare il mercato, anziché pervenire a una effettiva liberalizzazione del settore a beneficio di chi è interessato a effettuare modifiche sui propri veicoli.

Siamo quindi assolutamente contrari alle modifiche riguardanti l'articolo 78 del codice della strada, ma favorevoli a discutere l'argomento, ad affrontarlo nelle sedi opportune con i Ministeri competenti ed eventualmente a pervenire ad aperture concordate o comunque implementate dalla pubblica amministrazione per determinate categorie.

I risvolti legali devono essere tenuti nella massima considerazione, perché chi sostiene la liberalizzazione più ampia arriva a sostenere la possibilità di fare ciò che si vuole con il veicolo. Ritengo invece che sia necessario un controllo centrale importante, qualificato e ufficiale.

SANDRO BIASOTTI. Vorrei porre una veloce domanda al dottor Filipponi sulla premessa, poiché ci interessa molto questa crisi dell'auto, su cui il Governo sta intervenendo. Ci preoccupa non solo la FIAT, ma tutta la filiera, il mondo dei concessionari e quanto ne discende.

Vorrei sapere se lei ritenga che questa crisi con oltre il 30 per cento in meno di fatturato sia periodica, oppure il mercato sia saturo, troppe case italiane e straniere troppo producano in misura eccessiva e quindi non sia prevedibile un recupero.

GIANNI FILIPPONI, *Segretario generale della UNRAE*. Poiché anche l'automobile segue cicli di mercato e da tempo ogni anno in Italia si immatricolavano più di 2 milioni 300 mila macchine l'anno, la crisi era prevedibile, come avvenuto in Francia e in altri Paesi.

Quella di oggi, tuttavia, è una realtà che trova le sue premesse al di fuori del mondo dell'automobile. La crisi del credito colpisce l'automobile in modo particolare, poiché l'80 per cento delle automobili acquistate dai privati si compra a rate. Se chi fa domanda di finanziamento spesso non riceve risposta o la riceve a condizioni particolarmente penalizzanti, una fascia di potenziali clienti rinvia l'acquisto.

Il 90 per cento del mercato dell'automobile nei Paesi occidentali, inclusa l'Italia, è un mercato di sostituzione, e con le automobili moderne, che sono migliori del passato e più affidabili, spesso i potenziali clienti possono rimandare l'acquisto, se le condizioni del credito li mettono nella condizione di doverlo rinviare.

Il secondo fattore è stato indubbiamente l'elemento dirompente del petrolio a 150 euro nel giugno dell'anno scorso, che ha stroncato il mercato americano, rappresentando la principale causa del suo crollo, giacché la tipica famiglia americana, andando a fare il pieno, ha scoperto che un gallone di benzina costava più di un gallone di latte. Anche in Italia l'idea che il costo di gestione dell'automobile, in cui l'elemento carburante gioca un ruolo così importante, diventasse una scheggia impazzita e non se ne individuasse il limite ha avuto un peso rilevante.

Questi due elementi estranei all'automobile hanno influenzato il mercato. Ora, c'è da augurarsi che i carburanti si normalizzino. Stanno crescendo le alimentazioni alternative, il GPL e il metano costituiranno più del 15 per cento del mercato del 2009, l'ibrido, l'elettrico, le nuove tecnologie ci dovranno rendere meno dipendenti dai signori del petrolio. Un riequilibrio del mondo del credito dovrebbe portare anche a una normalizzazione del mercato, sicuramente non al livello dei 2,5 milioni del 2007, record indiscusso, ma al di sopra di 2 milioni, livello che avrebbe una conseguenza gestibile sulla filiera.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti dell'UNRAE per il loro intervento e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
l'11 marzo 2009.*

€ 0,35



16STC0002880